

ASIA AVIATION

Public Company Limited



**BIG
SALE**



ANNUAL REPORT 2017

รายงานประจำปี 2560

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ “AAV”)
ประเภทธุรกิจ	ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจสายการบิน ราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
คะแนนการกำกับดูแลกิจการ	ดีมาก
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705
เว็บไซต์	www.aavplc.com
เลขทะเบียนบริษัท	0107554000313
ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท รวมมูลค่า 485,000,000 บาท

บริษัทย่อย

ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
ประเภทธุรกิจ	ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705
ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	หุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 435,555,600 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น	55.0%

ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์
บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
93 ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์: 02-009-9999
โทรสาร: 02-009-9991
เว็บไซต์: www.tsd.co.th

ผู้สอบบัญชี

บริษัท โพรซิวเวอร์เตอร์ฮาสส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด
ชั้น 15 บางกอกซิตีทาวเวอร์ 179/74-80 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์: 02-844-1000
โทรสาร: 02-286-5050
เว็บไซต์: www.pwc.com/th

อนึ่ง ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการ ข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทที่แสดงไว้ใน www.sec.or.th หรือ “www.aavplc.com”

General Information

General Information

Company Name	Asia Aviation Public Company Limited (AAV)
Type of Business	A holding company investing in business of low-fares airline or relevant business in relation to airline operation
Corporate Governance Scoring	Very Good
Head Office	222, Don Mueang International Airport, 3 rd Fl., Central Office Bldg., Room no. 3200, Vibhavadee Rangsit Road, Sanambin, Don Mueang, Bangkok 10210 Tel: 02-562-5700 Fax: 02-562-5705
Website	www.aavplc.com
Registration Number	0107554000313
Authorised and Paid-up Capital as at December 31, 2017	Common stock of 4,850,000,000 shares at the par value of Baht 0.10 amounted Baht 485,000,000

Subsidiary

Subsidiary Name	Thai AirAsia Company Limited
Type of Business	A low-fares airline or relevant business in relation to airline operation
Head Office	222, Don Mueang International Airport, 3 rd Fl., Central Office Bldg., Room no. 3200, Vibhavadee Rangsit Road, Sanambin, Don Mueang, Bangkok 10210 Tel: 02-562-5700 Fax: 02-562-5705
Authorised and Paid-up Capital as at December 31, 2017	Common stock of 43,555,560 shares at the par value of Baht 10 amounted Baht 435,555,600
Shareholding	55.0%

Other References

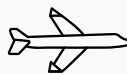
Registrar
Thailand Securities Depository Company Limited
The Stock Exchange of Thailand Building,
93 Ratchadaphisek Road, Dindaeng, Bangkok 10400
Tel: 02-009-9999
Fax: 02-009-9991
Website: www.tsd.co.th

Auditor

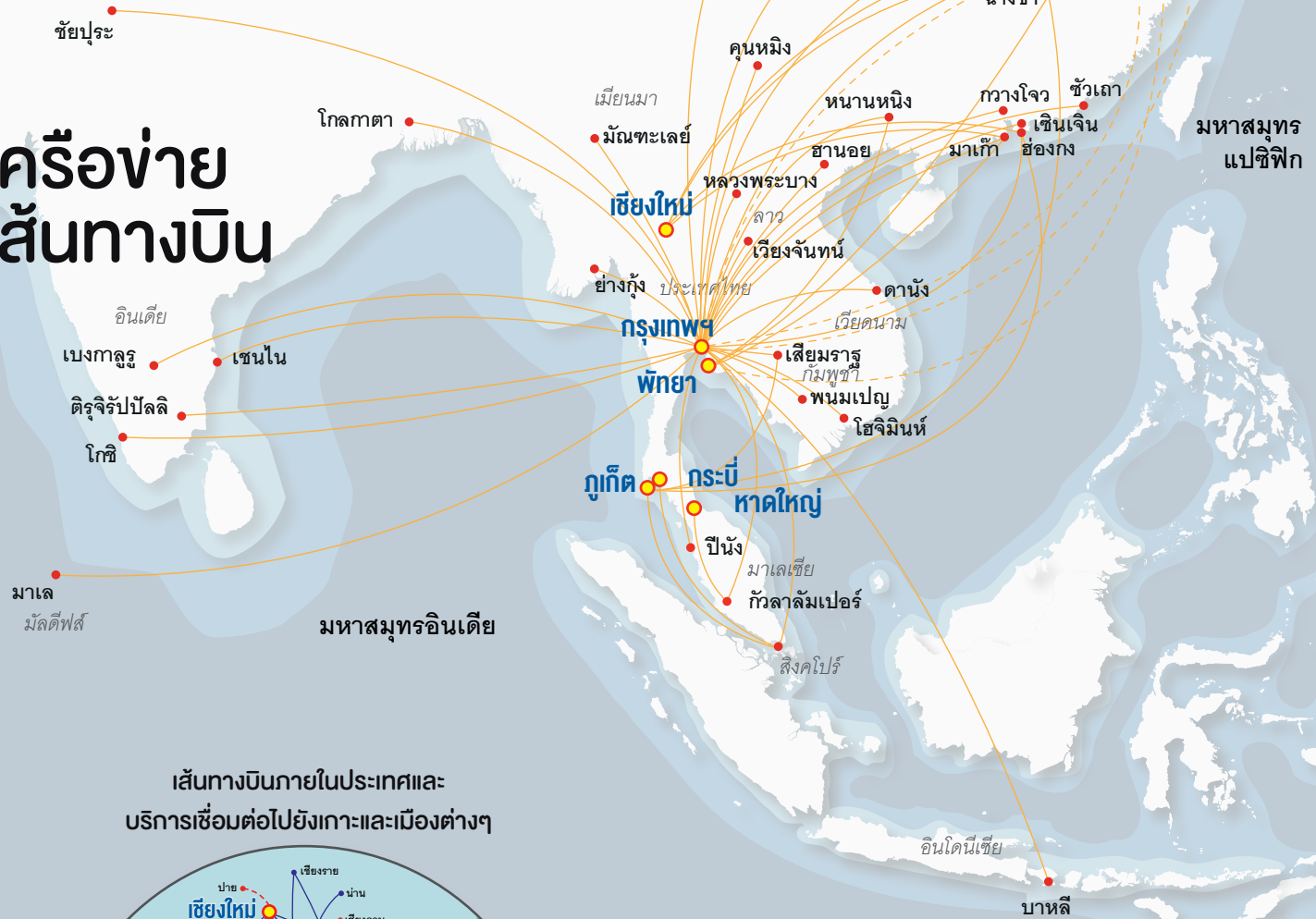
PricewaterhouseCoopers ABAS Ltd.
15th Floor, Bangkok City Tower 179/74-80 South Sathorn Road
Bangkok, 10120
Tel: 02-844-1000
Fax: 02-286-5050
Website: www.pwc.com/th

Investors can study more information from the company's annual registration statement (Form 56-1) from www.sec.or.th or www.aavplc.com

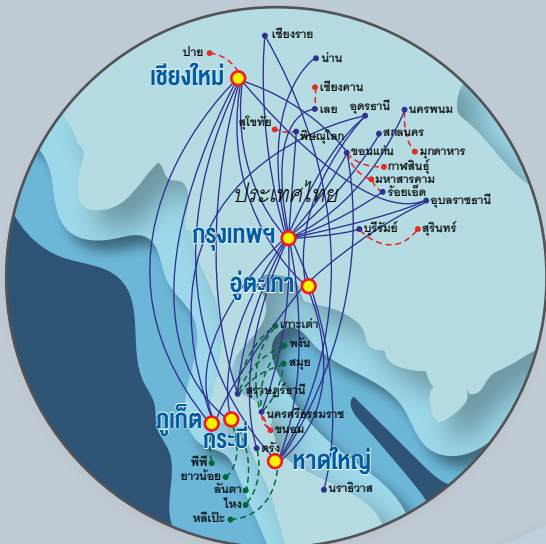
ขนส่งผู้โดยสาร 
114 ล้านคน
 ตลอดระยะเวลา 14 ปี

อันดับ 1 สายการบิน
 ราคาประหยัด
 ของประเทศไทย 

เครือข่าย เส้นทางบิน



เส้นทางบินภายในประเทศและ
 บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ



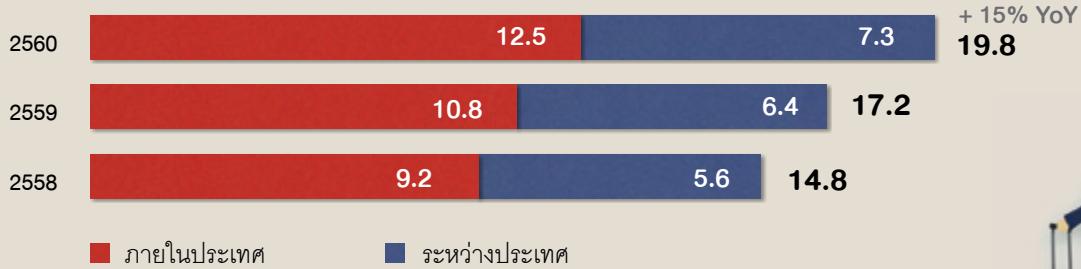
ฐานปฏิบัติการการบินของไทยแอร์เอเชีย

- ทำอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ
- ทำอากาศยานภูเก็ต
- ทำอากาศยานเชียงใหม่
- ทำอากาศยานนานาชาติกระบี่
- ทำอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา
- ทำอากาศยานหาดใหญ่
- เส้นทางบินระหว่างประเทศ
- เส้นทางบินภายในประเทศ
- บริการเชื่อมต่อสู่เมือง
- บริการเชื่อมต่อสู่เกาะ

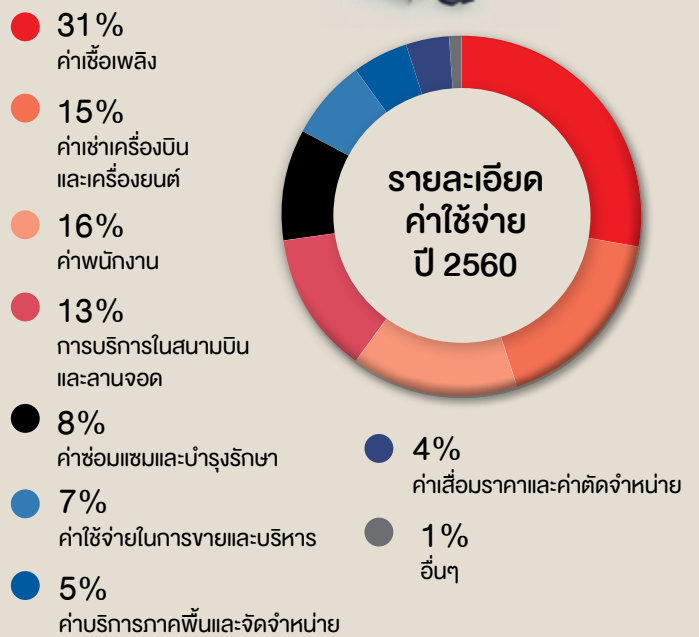
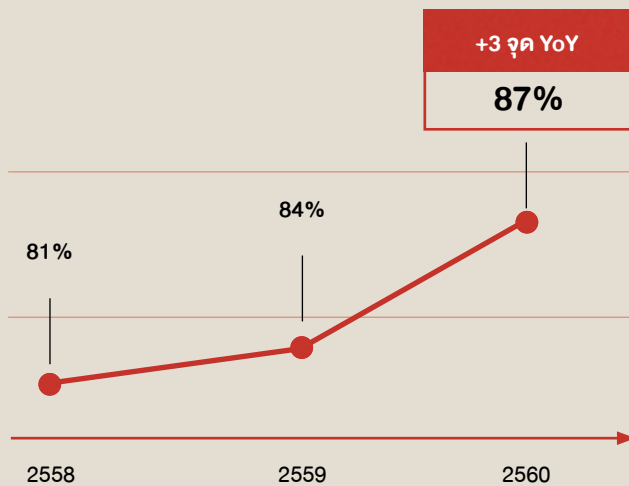
จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน

จำนวนผู้โดยสาร

หน่วย : ล้านคน



อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร



ข้อมูลราคาหลักทรัพย์

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

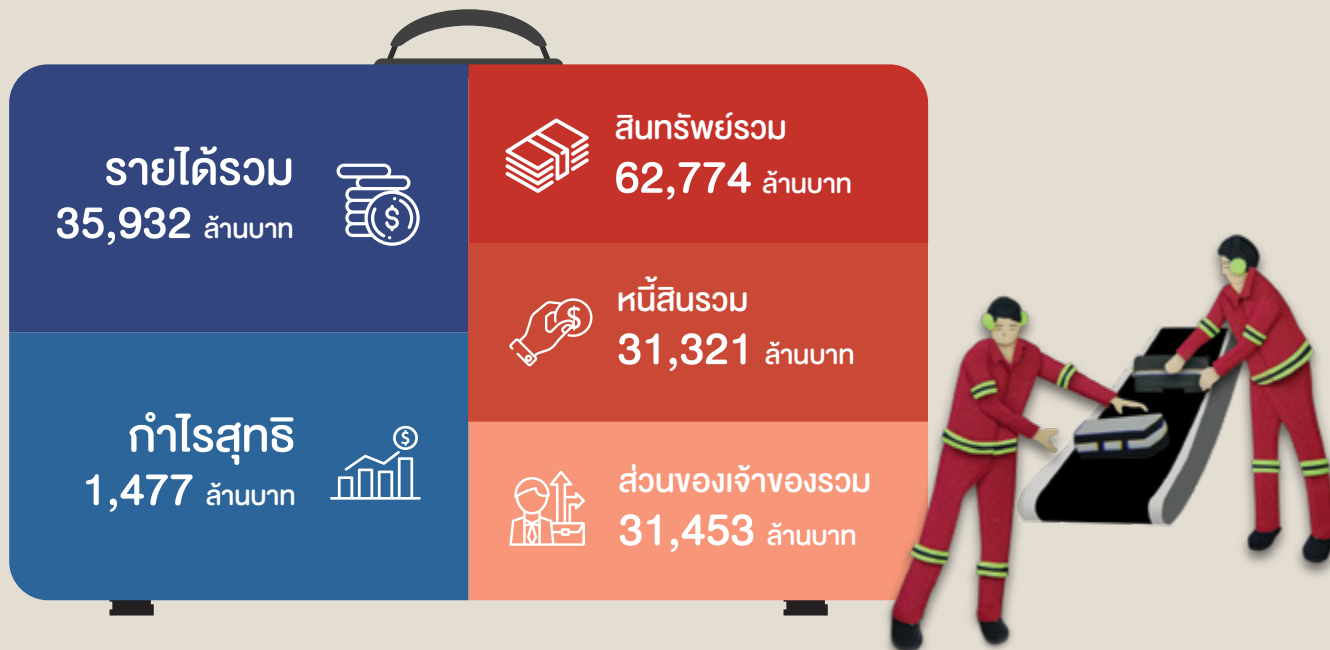
6.15

ราคา ณ วันที่ 29 ธันวาคม 2560

5.85 – 6.85

ช่วงราคาใน 52 สัปดาห์





ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

หน่วย : ล้านบาท

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2558	2559	2560
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	29,507	32,401	35,932
กำไรสุทธิ	1,958	3,398	2,685
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่	1,078	1,869	1,477
งบแสดงฐานะการเงินรวม			
สินทรัพย์รวม	52,826	56,599	62,774
หนี้สินรวม	24,743	26,479	31,321
ส่วนของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่	20,142	21,270	22,006
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	28,083	30,120	31,453
งบกระแสเงินสด			
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	4,074	4,382	5,133
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(184)	(2,786)	(2,847)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(2,529)	(3,098)	(1,563)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	1,361	(1,502)	723
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ			
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ) ⁽¹⁾	3.7	5.8	4.1
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ) ⁽²⁾	2.1	3.4	2.5
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ) ⁽³⁾	5.4	9.0	6.8
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.2224	0.3855	0.3046

หมายเหตุ

- (1) อัตรากำไรสุทธิ = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่ / รายได้จากการขายและการให้บริการ
- (2) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่ / สินทรัพย์รวม (เฉลี่ย)
- (3) อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่ / ส่วนของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่ (เฉลี่ย)

ข้อมูลการดำเนินงานโดยสรุป

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2558	2559	2560
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	18.2	20.5	22.7
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	14.8	17.2	19.8
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ) ⁽¹⁾	81	84	87
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽²⁾	18,116	20,629	22,379
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽³⁾	14,872	17,285	19,523
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท) ⁽⁴⁾	1,667	1,565	1,500
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท) ⁽⁵⁾	1.63	1.57	1.61
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท) ⁽⁶⁾	1.53	1.42	1.52
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท) ⁽⁷⁾	0.98	1.02	1.05
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	45	51	56
จำนวนเที่ยวบิน	101,231	113,776	126,083
ระหว่างประเทศ	38,753	43,782	47,865
ภายในประเทศ	62,478	69,994	78,218
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) ⁽⁸⁾	995	1,007	986
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) ⁽⁹⁾	11.5	11.7	11.9
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	4,852	5,556	6,315
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	327	323	319
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	3.31	3.86	4.21
ราคาถัวเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาด (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล) ⁽¹⁰⁾	67.5	51.5	64.4
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) ⁽¹¹⁾	87	85	83

หมายเหตุ

- (1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่
- (2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometres) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometres) คือ จำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตร ที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หาดด้วยจำนวนผู้โดยสาร
- (5) คำนวณโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชียหารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- (9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุด ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- (10) คำนวณโดยใช้ราคาตลาดถัวเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่จะระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
- (11) เที่ยวบินจะถือว่า "ตรงเวลา" เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาที ของเวลาออกเดินทางตามกำหนดการ

คุณภาพสู่ รางวัลแห่ง ความสำเร็จ



SKYTRAX

WORLD'S BEST LOW-COST AIRLINE
AWARD FOR 9 YEARS RUNNING



**WORLD TRAVEL
AWARDS 2017**

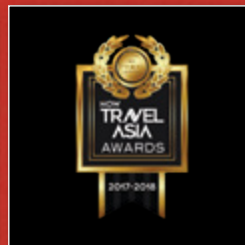
WORLD'S LEADING
LOW-COST AIRLINE

WORLD'S LEADING
LOW-COST AIRLINE
CABIN CREW



**TTG TRAVEL
AWARDS
2017**

BEST ASIAN
LOW-COST CARRIER



**TRAVEL ASIA
AWARDS
2017**

ASIA'S TOP BUDGET
AIRLINES



**THAILAND
ZOCIAL AWARDS
2017**

BEST BRAND
PERFORMANCE AWARDS



**HOWE AWARDS
2017**

HOWE SMART GROWTH
BUSINESS AWARD



**FRIENDLY-DESIGN
CERTIFICATE**

PRIVATE TRANSPORTATION
SERVICE PROVIDER

สารบัญ

ภาพรวมธุรกิจ

- 12 สารจากประธานกรรมการ
- 14 สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
- 16 คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร
- 24 กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัท
ประจำปี 2560
- 26 กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์
ประจำปี 2560
- 28 นโยบายและภาพรวม
การประกอบธุรกิจ
- 30 พัฒนาการที่สำคัญ
- 32 ลักษณะการประกอบธุรกิจ
- 45 ปัจจัยความเสี่ยง

การบริหารจัดการ

- 49 ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น
- 51 โครงสร้างการจัดการ
- 71 รายละเอียดคณะกรรมการและผู้บริหาร

การกำกับดูแลกิจการ

- 91 การกำกับดูแลกิจการ
- 102 ความรับผิดชอบต่อสังคม
- 114 การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง
- 116 รายการระหว่างกัน
- 135 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

ข้อมูลทางการเงิน

- 136 รายงานความรับผิดชอบต่อ
คณะกรรมการต่อรายงานการเงิน
- 137 คำอธิบายและการวิเคราะห์
ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ
งบการเงิน
- 143



HAWA MAHAL Jaipur (India)
ฮาวา มาฮาล ฆัยปุระ (อินเดีย)

ASIA AVIATION 
Public Company Limited



ANGKOR WAT Siem Reap (Cambodia)
แองkor วัต เสียมเราย (กัมพูชา)

ASIA AVIATION 
Public Company Limited



WAT ARUN Bangkok (Thailand)
วัดอรุณราชวราราม กรุงเทพฯ (ไทย)

ASIA AVIATION 
Public Company Limited



TERACOTTA ARMY Xian (China)
สุสานจิ๋นซีฮ่องเต้ ซีอาน (จีน)

ASIA AVIATION 
Public Company Limited



PHI PHI ISLANDS Krabi (Thailand)
หมู่เกาะพีพี กระบี่ (ไทย)

ASIA AVIATION
Public Company Limited 



DOI INTANON Chiang Mai (Thailand)
ดอยอินทนนท์ เชียงใหม่ (ไทย)

ASIA AVIATION
Public Company Limited 



MALDIVES Male (Maldives)
มัลดีฟส์ มาเล (มัลดีฟส์)

ASIA AVIATION
Public Company Limited 



RED SAND DUNES Muine (Vietnam)
ทะเลทรายแดง มุยเน่ (เวียดนาม)

ASIA AVIATION
Public Company Limited 



จุดประกาย การเดินทาง

เราเปิดเส้นทางบินที่ครอบคลุมหลากหลาย พร้อมมอบโปรโมชั่นบินคุ้มค่า
เพื่อให้ทุกการเดินทางเป็นเรื่องง่ายของทุกคน





เพราะเวลา ไม่เคยรอใคร

เราไม่หยุดคิดพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวก
และรวดเร็วสูงสุดในการเดินทาง





ส่งถึงที่หมายด้วยใจ

พนักงาน Allstars ของเราทุกคน ผ่านการฝึกอบรมอย่างดี
พร้อมส่งผู้โดยสารทุกท่านถึงที่หมายปลอดภัย ด้วยเครื่องบินใหม่
แอร์บัส A320 นีโอ ที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

สารจากประธานกรรมการ



“ การแข่งกับตัวเองเป็นสิ่งที่ยาก และท้าทายที่สุด แต่น่าภูมิใจที่ ไทยแอร์เอเชียมีวัฒนธรรมองค์กร ที่ผู้บริหาร และพนักงานที่สนุกกับการพัฒนาตัวเองอยู่เสมอ ”

อารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ

ตลอด 14 ปีที่ไทยแอร์เอเชียเติบโตมาได้อย่างแข็งแกร่ง ผมเห็นศักยภาพหนึ่งที่น่าสนใจ คือการเป็นองค์กรที่พัฒนาตัวเองอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งรู้จักการปรับตัวเข้ากับทุกสถานการณ์ จึงทำให้ไม่ว่าจะเจอกับอุปสรรคที่ท้าทายรูปแบบใด เรายังเป็นสายการบินที่เติบโตและมีผลประกอบการที่น่าพอใจอยู่ตลอด

นโยบายและกลยุทธ์ในปี 2560 ที่ผ่านมา เราเพิ่มระดับการทำงานใกล้ชิด และสอดคล้องกับนโยบายระดับประเทศมากขึ้น เพื่อสร้างโอกาสในการเติบโตโดยการสนับสนุนส่งเสริมกัน ทั้งนโยบายเศรษฐกิจที่ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวที่เน้นการกระจายรายได้สู่ฐานรากและชุมชน ซึ่งไทยแอร์เอเชียก็พัฒนาแผนเส้นทางภายในประเทศให้สอดคล้องกับเส้นทางบินข้ามภาคที่ครอบคลุมมากที่สุด และกระตุ้นการเชื่อมต่อเดินทางสู่เมืองรองมากขึ้น หรือการทำงานร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผน โดยเฉพาะการเจาะตลาดนักท่องเที่ยวที่หลากหลายกลุ่มมากขึ้น เช่น โครงการวันธรรมดาน่าเที่ยว หรือการจัดแคมเปญตอบสนองไลฟ์สไตล์กลุ่มนักท่องเที่ยววัยต่างๆ ซึ่งในฐานะสายการบินผู้ให้บริการเดินทาง เราถือว่าเป็นโอกาสที่น่าสนใจ และทำให้เราได้พัฒนาศักยภาพและคิดค้นโจทย์ใหม่ๆ อยู่เสมอ

สำหรับตลาดระหว่างประเทศ ปี 2560 เราขยายเครือข่ายให้ครอบคลุมและหลากหลายตลาดมากขึ้น ที่ผ่านมาเราเติบโตมากในเส้นทางจีน เรายังต้องเสริมความแข็งแกร่งต่อ แต่ต้องมีทางเลือกหรือโอกาสใหม่ๆ ไปด้วย ซึ่งได้แก่ ตลาดอินเดีย ที่มีศักยภาพและมีจำนวนประชากรมาก รวมทั้งตลาด CLMV ซึ่งเป็นตลาดผู้ผลิตที่มีแนวโน้มการเติบโตที่ดี ทั้งด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว ซึ่งผมประเมินว่าเราทำได้ดี ทั้งการเพิ่มเส้นทางบินใหม่เชื่อมกับกรุงเทพฯ หรือฐานปฏิบัติการการบินอื่นๆ ในภูมิภาค หรือการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางยอดนิยม เราทำได้น่าพอใจทั้งด้านกลไกราคาและอัตราการขนส่งเฉลี่ยโดยรวม

สุดท้ายนี้ในธุรกิจสายการบินปัจจุบัน ผมเชื่อว่าการแข่งกับตัวเองเป็นสิ่งที่ยาก และท้าทายที่สุด แต่น่าภูมิใจที่ไทยแอร์เอเชียมีวัฒนธรรมองค์กรที่ผู้บริหาร และพนักงานที่สนุกกับการพัฒนาตัวเองอยู่เสมอ ซึ่งผมต้องขอบคุณจากใจที่ร่วมกันทำงานอย่างเต็มที่ตลอดปี และมีเป้าหมายเพื่อองค์กรที่ชัดเจนร่วมกัน



สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

สิ่งสำคัญของสายการบินราคาประหยัดคือ “การบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ” ซึ่งพนักงานของเราทุกคนยึดถือปฏิบัติ และเป็นจุดเด่นของเราที่ทำให้ไทยแอร์เอเชียเติบโตอย่างแข็งแกร่งในทุกๆ ปี

ปี 2560 เรายังคงย้ำการเป็นผู้นำในธุรกิจการบิน และภูมิใจที่จะบอกใครๆ ว่าเป็นมากกว่าสายการบินราคาประหยัด แต่เราเป็นสายการบินที่ “บินคุ้ม คุณภาพครบ” ทั้งความตรงต่อเวลา ความใส่ใจความปลอดภัย และไม่หยุดนิ่งในการสร้างโอกาสใหม่ๆ กับเส้นทางบินที่หลากหลาย โดยตลอดปีเราเปิดเส้นทางบินใหม่รวม 8 เส้นทาง ทั้งเส้นทางระหว่างประเทศ และเส้นทางภายในประเทศ โดยเฉพาะในตลาดที่มีคู่แข่งน้อยราย อย่างเส้นทางบินข้ามภาค ซึ่งเราเป็นสายการบินที่เจาะตลาดนี้ได้อย่างจริงจัง ใน 2-3 ปีที่ผ่านมา โดยใช้ฐานปฏิบัติการการบินทั้ง 6 แห่งทั่วประเทศ เป็นศูนย์กลางเครือข่าย หรือการขยายตลาดสู่เมืองรองมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจระดับประเทศ เพื่อจะได้ส่งเสริมสนับสนุนไปพร้อมกัน

นอกจากนี้ สำหรับการวางแผนรองรับภาพการเติบโตในอนาคต เรามีนโยบายในการพัฒนาพร้อมนำนวัตกรรม และเทคโนโลยีมาใช้อำนวยความสะดวกในการให้บริการและช่วยลดต้นทุน เริ่มตั้งแต่การทยอยรับเครื่องบินแอร์บัส A320 นีโอ ที่ประหยัดพลังงานมาประจำการ บริการเช็คอินด้วยตนเอง ผ่านเว็บเช็คอิน โมบายเช็คอิน และคิออสเช็คอิน และล่าสุดในปีนี้ก็ให้บริการ “โหลดสัมภาระด้วยตนเอง” ผ่านเครื่อง Self Baggage Drop ซึ่งตอนนี้เริ่มให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง เชียงใหม่ และภูเก็ต พร้อมขยายการให้บริการไปยังท่าอากาศยานอื่นๆ ต่อไป

สำหรับผลการดำเนินงานตลอดปี ไทยแอร์เอเชียขนส่งผู้โดยสารรวมทั้ง 19.8 ล้านคน โดยมีอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 87 ซึ่งจะเห็นว่าเกินเป้าหมายที่วางไว้ และสูงกว่า 3 จุด เมื่อเทียบกับตลอดปี 2559 ทั้งนี้ ไทยแอร์เอเชียยังคงได้รับโหวตให้เป็นสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก จัดอันดับโดยสกายแทร็กซ์ สมัยที่ 9 ติดต่อกัน รวมทั้งรางวัลชนะเลิศสายการบินราคาประหยัดระดับโลก เป็นปีที่ 5 ควบคู่รางวัลชนะเลิศพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินระดับโลกเป็นปีแรก จากงาน World Travel Awards Grand Final ซึ่งยิ่งตอกย้ำชัดเจนว่าเราคือสายการบินราคาประหยัดชั้นนำ และมีมาตรฐานระดับโลกตัวจริง

สุดท้าย ผมขอกล่าวถึงอีกความภูมิใจที่สุดของพวกเราในปีนี้ คือได้ลงนามทำข้อตกลงกับโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (UNDP) ประกาศตัวเป็นองค์กรที่พร้อมพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ขับเคลื่อนองค์กรโดยคำนึงถึงเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อประโยชน์กับทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นผู้ถือหุ้นทุกคน พนักงาน หรือภาคส่วนต่างๆ ซึ่งเป็นความตั้งใจจริง และสะท้อนว่าไทยแอร์เอเชียกำลังจะเติบโตไปอีกก้าวสำคัญ ซึ่งผมในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่คงภูมิใจกับการรับหน้าที่ประธานเจ้าหน้าที่บริหารขอสร้างความเชื่อมั่นว่า พวกเราทุกคนจะทำงานกันเต็มที่เหมือนที่ผ่านมา และไทยแอร์เอเชียจะยังคงเติบโตได้อย่างสวยงามและต่อเนื่องในทุกๆ ปีแน่นอน

“ความภูมิใจที่สุดของพวกเราในปีนี้ คือได้ลงนามทำข้อตกลงกับโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (UNDP) ประกาศตัวเป็นองค์กรที่พร้อมพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ขับเคลื่อนองค์กรโดยคำนึงถึงเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อประโยชน์กับทุกฝ่าย ”



สรสพพลฐ์ แบเอเวริลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



คณะกรรมการ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

จากด้านซ้ายไปด้านขวา

- นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- นายณัฐวุฒิ เทโอบรมย์ กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์ กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
- นายธรรศพลชัย แบลเวลด์ กรรมการ • นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง กรรมการ • นายปรัชญา รัชมีธานินทร์ กรรมการ
- หม่อมหลวงบวรนนท์ เทวกุล กรรมการ • นายสันติสุข คล่องใช้ยา กรรมการ • นายไพรัช พรพัฒน์นางกูร กรรมการ

คณะผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)



นายสันทิด สงวนดีกุล
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

นายปรัชญา รัศมีธานินทร์
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

หม่อมหลวงบวรนวกเทพ เทวกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด



คณะกรรมการ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

จากด้านซ้ายไปด้านขวา

- นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
- นายณัฐวุฒิ เทาโบรมย์ กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ • นายไพรัช พรพัฒนนางกูร กรรมการ
- นายธรรมศพลฐ์ แบลเวิลด์ กรรมการ • นายสันติสุข คล่องใช้ยา กรรมการ • นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส กรรมการ
- นายคามารุดดิน บิน เมอรานัน กรรมการ • นายโมฮามัด คาคาร์ บิน เมริกกัน กรรมการ
- นางภัทรา บุศราวาศ์ กรรมการ

คณะผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด



จากด้านซ้ายไปด้านขวา

- นายธรรตพลฐ์ แบลเวลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
- นายปรีชญา รัชมิรานินทร์ รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
- นายสันติศ กงวนตกุล ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
- หม่อมหลวงบวรนวกเทพ เทวกุล ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารัฐกิจ
- นายสันติสุข คล่องใช้ยา ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้พิเศษ
- นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

จากด้านซ้ายไปด้านขวา

- นายบัญญัติ ทรนกุล ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
- นางธิลภฏี พันธุมจินดา ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
- นายสุวิทย์ ศรีสารคาม ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
- นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
- นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์ ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
- นายราตรี วัฒนสังข์ ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย

กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัท 2560



ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการตรวจสอบตามมาตรฐาน ICAO

ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินราคาประหยัดสายการบินแรกของไทย ที่ผ่านการตรวจสอบมาตรฐานพร้อมรับมอบใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (AOC Re-certification) ตามมาตรฐาน ICAO จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) นอกจากนี้เป็นการยืนยันถึงมาตรฐานของทางสายการบินแล้ว ยังเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับผู้ปฏิบัติงาน และส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีให้กับภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยอีกด้วย



แอร์เอเชียจับมือ UNDP ประกาศความพร้อมก้าวสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน

ส่งเสริมการพัฒนาชุมชนสังคม และสิ่งแวดล้อมตามหลัก "เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน" (Sustainable Development Goals - SDGs) ซึ่งกำหนดโดยองค์การสหประชาชาติ เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินงานด้านการพัฒนา และแก้ปัญหาสังคมในระดับสากล



เปิดเส้นทางใหม่ บินตรงทุกวัน “กรุงเทพฯ - รong”

เสริมทัพเส้นทางบินภายในประเทศ ชวนสัมผัสเสน่ห์เมืองออนเซน ริมทะเลอันดามัน พร้อมเชื่อมต่อสู่ทะเลเมียนมา ตั้งเป้าใช้เครื่องบินดิงนัทท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และต่างชาติเข้ารong กระตุ้นเศรษฐกิจเมืองรอง ตามนโยบายรัฐ



“AirAsia Red Carpet”

แอร์เอเชียเปิดตัวบริการใหม่ เจาะตลาดผู้โดยสารที่รักความสะดวกสบาย รวดเร็ว พร้อมประสบการณ์เดินทางอย่างคนพิเศษ ผู้โดยสารสามารถใช้เคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษ พักผ่อนพร้อมอาหารและเครื่องดื่มก่อนขึ้นเครื่อง ได้ที่ห้องรับรองพิเศษ (Lounge) ขึ้นนำในท่าอากาศยาน บริการเรียกขึ้นเครื่อง และรับสัมภาระที่ปลายทางก่อนใคร



เปิดบิน “กรุงเทพฯ - ดานัง”

เสริมสร้างความแข็งแกร่งเครือข่ายการบินใน CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม) โดยแอร์เอเชียเป็นสายการบินราคาประหยัดสายการบินแรก และสายการบินเดียว ที่มีเส้นทางเชื่อมโยงครอบคลุมทั้งภาคเหนือ กลาง และใต้ ของเวียดนาม และมีเส้นทางให้บริการเชื่อมต่อกลุ่มประเทศ CLMV มากที่สุดอีกด้วย



“กรุงเทพฯ - มueang” ใครๆ ก็บินได้

แอร์เอเชียเปิดเส้นทางบินใหม่ บินตรงทุกวันสู่ มueang ดินแดนแห่งหมู่เกาะที่สวยงาม น้ำสีฟ้าใส สร้างโอกาสการเดินทางให้นักท่องเที่ยวได้เดินทางไปยังมueangประเทศในฝันได้ ในราคาสบายกระเป๋า

สายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุด ในโลก 9 ปีซ้อน จากสายแตรกซ์!

แอร์เอเชียคว้ารางวัลสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก
ครองรางวัลดีที่สุดในเอเชีย จากการจัดอันดับของสายแตรกซ์ นอกจากนี้
ยังได้รับรางวัลชนะเลิศสายการบินราคาประหยัดระดับโลกเป็นปีที่ 5
ติดต่อกัน และเป็นครั้งแรกที่ได้รับรางวัลชนะเลิศพนักงานต้อนรับ
บนเครื่องบินสายการบินราคาประหยัดระดับโลก ที่งาน Grand Final
Awards 2017 World Travel Awards (WTA)



“ตลาดนัดบินคุ้ม คุณภาพครบ”

เปิดพื้นที่ให้นักศึกษาได้แสดงผลงานและความคิด
สร้างสรรค์ พร้อมนิทรรศการความรู้เกี่ยวกับการ
พัฒนาการท่องเที่ยวชุมชน เจาะกลุ่มนักศึกษา
บุคลากรมหาวิทยาลัย และคนทั่วไปไปรโงกเส้นทางบิน
ข้ามภาค โดยจัดที่มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และ
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่



แอร์เอเชียลงนามการจ้างงานคนพิการ

แอร์เอเชีย และมูลนิธิอารยสถาปัตย์เพื่อคนทั้งมวล
ร่วมลงนามเพื่อเป็นข้อตกลงร่วมกันในการจ้างงาน
คนพิการ ตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติ
ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ ให้เป็น
ทูตอารยสถาปัตย์ประจำจังหวัดต่างๆ ที่มีเที่ยวบิน
จากสายการบินไทยแอร์เอเชีย



Asean Travel Journo Camp

แอร์เอเชีย ร่วมกับสมาคมนักข่าวหนังสือพิมพ์
แห่งประเทศไทย ฉลอง 50 ปีอาเซียน ดึงสื่อมวลชน
จาก 9 ประเทศสมาชิกอาเซียน เรียนรู้มุมมอง และ
เอกลักษณ์การท่องเที่ยวหลากหลายสไตล์ จากภูมิภาค
ต่างๆ ในประเทศไทย โดยเฉพาะวิถีการท่องเที่ยวชุมชน



รับฝูงบินใหม่กับแอร์บัส A320 ลำใหม่ บ่ายแดง

ในปี 2560 ไทยแอร์เอเชียรับเครื่องบินลำใหม่
ทั้งสิ้น 5 ลำ ทำให้สิ้นปีมีฝูงบินทั้งหมด 56 ลำ
โดยเฉพาะการทยอยรับเครื่องบินใหม่
รุ่น แอร์บัส A320 นีโอ ที่ประหยัดพลังงาน
มากขึ้น สอดคล้องกับการเปิดเส้น
ทางบินใหม่อย่างต่อเนื่องทั้งในประเทศ
และต่างประเทศ เพิ่มความแข็งแกร่งของ
เครือข่ายเส้นทางบินที่อาเซียน รองรับ
ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่ม
มากขึ้น

กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ 2560

01
2560

6 มกราคม 2560

DBS Pulse of Asia Conference in Singapore ณ โรงแรม ฟูลตัน ประเทศสิงคโปร์



17 มกราคม 2560

SET Thai corporate day
2017 potential big caps
with good corporate
governance
ณ โรงแรม เจดับบลิว
แมริออท กรุงเทพฯ



02
2560

10 กุมภาพันธ์ 2560

J.P. Morgan's Thailand CEO-CFO Conference -
Bangkok ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

23 กุมภาพันธ์ 2560

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำปี 2559

28 กุมภาพันธ์ 2560

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ประจำปี 2559
ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

04
2560

10-14 เมษายน 2560

Non-Deal Roadshow with
Maybank in London and
Edinburgh ณ สหราชอาณาจักร

25 เมษายน 2560

ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น
ณ โรงแรม อมารี คอนเน็คชั่น
กรุงเทพฯ

05
2560

8 พฤษภาคม 2560

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำปีไตรมาส 1/2560

9 พฤษภาคม 2560

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ประจำไตรมาส 1/2560
ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

15 พฤษภาคม 2560

dbAccess Asia Conference in Singapore
ณ โรงแรม มารีน่าเบย์ แซนด์ส ประเทศสิงคโปร์



07
2560

04 กรกฎาคม 2560

คณะนักลงทุนสถาบันในประเทศ
เข้าเยี่ยมชมการดำเนินงาน
ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

06
2560

02 มิถุนายน 2560

คณะโกลด์แมน แซคส์ เข้าเยี่ยมชมการดำเนินงาน
ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

08
2560

9 สิงหาคม 2560

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำปีไตรมาส 2/2560

11 สิงหาคม 2560

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ประจำปีไตรมาส 2/2560
ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

30 สิงหาคม 2560

Thailand Focus 2017
ณ โรงแรมอนันตรา สยาม กรุงเทพฯ

09
2560

4 กันยายน 2560

Local Non-Deal Roadshow with Maybank
ณ กรุงเทพฯ

14 กันยายน 2560

CLSA Investor Forum 2017
ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท ย่องง



10
2560

5 ตุลาคม 2560

One AirAsia's Global Investor
Day ณ RedQ สำนักงานใหญ่
แอร์เอเชีย ประเทศมาเลเซีย

11
2560

9 พฤศจิกายน 2560

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำปีไตรมาส 3/2560

23 กุมภาพันธ์ 2560

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ประจำปีไตรมาส 3/2560
ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

15 พฤศจิกายน 2560

Yuanta Corporate Day
ณ บริษัท หลักทรัพย์ หยวนต้า (ประเทศไทย) จำกัด กรุงเทพฯ



นโยบายและภาพรวม การประกอบธุรกิจ



วิสัยทัศน์

เรามุ่งมั่นเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่าที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด



พันธกิจ

เราคือสายการบินราคาประหยัดรายแรกของประเทศไทยที่มีการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉมการเดินทางทางอากาศและเปิดโอกาสให้ **“ใคร ใคร... ก็บินได้”** พวกเราเป็นกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่ยึดมั่นไปด้วยพลังที่จะก้าวไปข้างหน้า และมีใจที่เปิดกว้าง พร้อมจะคว้าทุกโอกาสด้วยความมุ่งมั่น

การประกอบธุรกิจของบริษัท

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว ดังนั้นภาพรวมการประกอบธุรกิจจะพิจารณาจากบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก (Operating Company) หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีวิสัยทัศน์ มุ่งมั่นเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่าที่สุดผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด อีกทั้งพันธกิจในการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉมการเดินทางทางอากาศและเปิดโอกาสให้ **“ใคร ใคร... ก็บินได้”** นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการให้บริการที่หลากหลายเส้นทางบิน และเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินระยะใกล้แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบิน ไม่เกิน 4 ชั่วโมง จากฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (ท่าอากาศยานดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ พัทยา (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา)

และหาดใหญ่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศอินเดีย และตอนใต้ของประเศจีน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสารและตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ของ AirAsia Berhad (AAB) มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้ชื่อทางการค้า “AirAsia” ในประเทศมาเลเซีย โดยบริษัทเชื่อว่าการให้บริการการเดินทางโดยชั้นบินประเภทเดียว ผู้บินที่ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย โปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้นด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาค่าโดยสารที่ประหยัด ชื่อทางการค้า และการตลาดที่แข็งแกร่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อปี 2547

ความเป็นมา

บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปบริษัทจำกัด ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 41,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ประกอบธุรกิจด้านการลงทุน ด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดเพียงแห่งเดียวคือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในสัดส่วนร้อยละ 50 ในสมัยนั้น

ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กลุ่มผู้บริหารไทยซึ่งประกอบไปด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น จากผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจากกลุ่มผู้บริหารไทยเล็งเห็นถึงศักยภาพของธุรกิจนี้

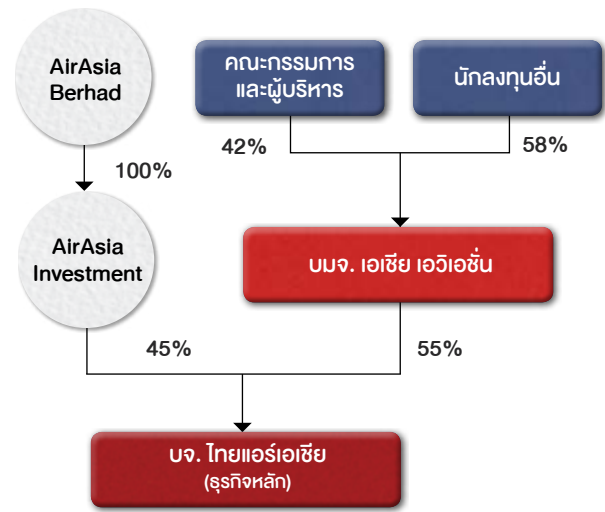
ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น เข้าซื้อหุ้นอีกร้อยละ 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายธรรพลฐ์ แบลเวลด์ ทำให้ บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อมา บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554 บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น มีทุนจดทะเบียนจำนวน 485,000,000 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท

ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น เข้าจดทะเบียนบริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ "AAV" และมีทุนจดทะเบียนครบชำระแล้ว โดย บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น ได้นำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชน (Initial Public Offering - IPO) มาจองซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่งผลให้ ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท โดยมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่สองราย ได้แก่ (1) บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของจำนวนทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ก่อน IPO) และ (2) AirAsia Investment (AAI) ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย AAI เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยมี AAB ถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่ง AAB เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซีย โดยเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย ต่อมา ในวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น ได้จองหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 และ AAI มีสัดส่วนการถือหุ้นลดลงเหลือร้อยละ 45

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นดังนี้



การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัท กับ AirAsia Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก AAB ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาติให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า "AirAsia" เพื่อดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งพึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทมีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชีย สำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่งและโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก เป็นต้น อย่างไรก็ตามอำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

ณ ปัจจุบัน AAB ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้เสนอชื่อบุคคลเป็นกรรมการใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 ราย จากจำนวนกรรมการ 9 ราย ตามสิทธิที่ระบุไว้ในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น

พัฒนาการที่สำคัญ

2547

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ ภายใต้ชื่อทางการค้าไทยแอร์เอเชีย จากท่าอากาศยานดอนเมือง และเริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศครั้งแรก ไปยังสิงคโปร์ ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิง 737 จำนวน 2 ลำ

2549

จัดตั้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าถือหุ้นร้อยละ 50 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2550

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก

2552

เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต

2553

ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว

2555

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 27 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 604 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 30 จุดหมายปลายทาง



2556

- เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สามที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 35 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 803 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทาง

2558

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครัวร์รางวัลชนะเลิศ ประเภทสายการบินที่ดีที่สุด หรือ "The Best of Airline" จากงาน The Best of Thailand Awards Voted by Chinese Tourists
- เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่ห้าที่เมืองพัทยา (อู่ตะเภา)
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 45 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 1,019 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 44 จุดหมายปลายทาง

2560



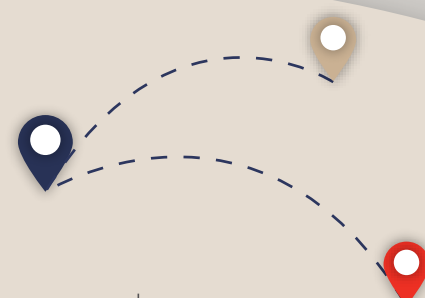
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย สายการบินราคาประหยัดรายแรกของไทยที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 56 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 1,293 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 56 จุดหมายปลายทาง

2557

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครัวร์แชมป์ สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดจาก FlightStats ของปี 2556
- เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สี่ที่ท่าอากาศยานกระบี่
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 40 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 912 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทาง

2559

- เปิดฐานปฏิบัติการการบินแห่งที่หกที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นี้โอ ลำแรกของประเทศไทย
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 51 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 1,144 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 48 จุดหมายปลายทาง



ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีรายได้จากการดำเนินธุรกิจอื่น ดังนั้น ในการพิจารณาโครงสร้างรายได้ของบริษัทจะต้องพิจารณาจากโครงสร้างรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก

โครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ถึง 2560 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้



	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2558		2559		2560	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร	22,091.9	72.5	24,993.6	75.5	26,622.9	71.4
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	4,811.4	15.8	4,828.8	14.6	6,993.7	18.8
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	2,081.1	6.8	1,963.3	5.9	1,615.2	4.3
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	322.9	1.1	403.1	1.2	469.8	1.3
รายได้ค่าระวางขนส่ง	200.0	0.7	211.8	0.6	230.0	0.6
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	29,507.3	96.9	32,400.6	97.8	35,931.6	96.4
รายได้อื่น						
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	-	-	322.1	0.9
รายได้อื่น	955.3	3.1	729.0	2.2	1,026.5	2.7
รวมรายได้อื่น	955.3	3.1	729.0	2.2	1,348.6	3.6
รวมรายได้จากการขายและให้บริการและรายได้อื่น	30,462.6	100.0	33,129.6	100.0	37,280.2	100.0

การประกอบธุรกิจของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว

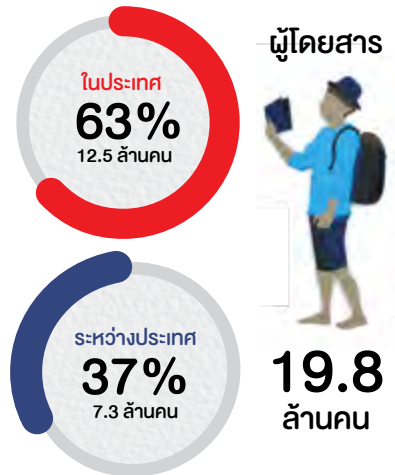
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจให้บริการสายการบินราคาประหยัดด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งหมด โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และการให้บริการเสริม (Ancillary Services)

1. บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่อง และบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้

บจ. ไทยแอร์เอเชียควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 83 ในปี 2560

ในปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 19.8 ล้านคน โดยร้อยละ 63 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ และร้อยละ 37 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ



1.1 เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้และใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่น และจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยวซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง จากฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบิน แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 6 แห่งประกอบไปด้วยกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ พัททยา (อู่ตะเภา) และหาดใหญ่

ครอบคลุม 56 ปลายทาง
13 ประเทศในทวีปเอเชีย

เส้นทางบินภายในประเทศ

34 เส้นทาง

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

47 เส้นทาง



บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 56 ปลายทาง ใน 13 ประเทศของทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 35 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 21 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 47 เส้นทาง และเส้นทางบินภายในประเทศ 34 เส้นทาง

นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกค้านักบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ อินเดีย และญี่ปุ่น ซึ่งครอบคลุมมากกว่า 130 จุดหมายปลายทาง

1.2 การขยายเส้นทางบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง การแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6-8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาลดจำนวนความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินหรือระงับ/ยกเลิกเส้นทางบิน

ในปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ประกอบด้วย

กรุงเทพฯ (ดอนเมือง)

กรุงเทพฯ – ดานัง (เวียดนาม)

กรุงเทพฯ – มาเล (มัลดีฟส์)

กรุงเทพฯ – ชัยปุระ (อินเดีย)

กรุงเทพฯ – ตรังจัมปัลลี (อินเดีย)

พัทยา (อุตะเภา)

พัทยา – ภูเก็ต

พัทยา – อุบลราชธานี

เชียงใหม่

เชียงใหม่ – อุบลราชธานี

ขอนแก่น

ขอนแก่น - ภูเก็ต

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ขยายเส้นทางบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งภายในประเทศและในแถบอินโดจีน จำนวนทั้งสิ้น 16 เส้นทางบิน ซึ่งประกอบไปด้วยเส้นทางบินที่ออกจากกรุงเทพฯ-12 เชียงใหม่-2 หาดใหญ่-1 และพัทยา(อุตะเภา)-1 นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปลี่ยนเส้นทางบิน พัทยา(อุตะเภา) – หางโจว (จีน) จากแบบเช่าเหมาลำเป็นแบบประจำเช่าเหมาลำ อย่างไรก็ตาม เพื่อบริหารการใช้เครื่องบินอย่างเหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบิน พัทยา (อุตะเภา) – สิงคโปร์ ในระหว่างปี 2560 ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะเป็นผู้นำในเส้นทางบินหลักเพื่อให้ได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศ และเตรียมพร้อมรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้วางกลยุทธ์การเติบโตในอนาคตอันใกล้ โดยการรุกฐานลูกค้าในตลาดอินเดียและอาเซียนเพิ่มขึ้น ขณะที่ยังคงรักษาฐานลูกค้าในตลาดจีนโดยมีแผนเปิดเส้นทางบินใหม่และเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินที่ได้รับความนิยม เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาฐานลูกค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และเพื่อขับเคลื่อนให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ที่มีเสถียรภาพที่มั่นคงต่อไป



2. บริการเสริม (Ancillary Services)

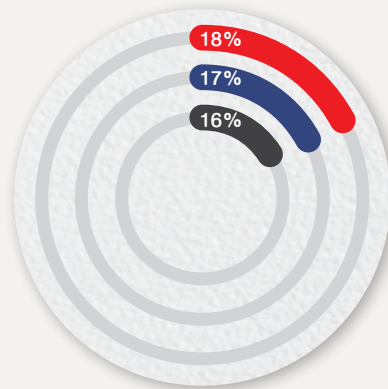
รายได้จากบริการเสริม

(ร้อยละของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมด)

ปี 2558

ปี 2559

ปี 2560



บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 16 ร้อยละ 17 และร้อยละ 18 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมด ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2558 ปี 2559 และปี 2560 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

2.1 บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย ได้แก่

- **บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage):** อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการและช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การซื้อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ซื้อบริการไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมน้ำหนักส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การเลือกที่นั่ง (Seat Selection):** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้ โดยชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง สำหรับการเลือกที่นั่ง Hot Seat (ซึ่งเป็นที่นั่ง 5 แถวแรกของเครื่องบินและบริเวณแถวทางออกฉุกเฉิน แถวที่ 12 และ 14) และสำหรับการเลือกที่นั่งมาตรฐาน (Standard Seat)
- **บริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง (Checked Sports Equipment):** ผู้โดยสารสามารถฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง เช่น ลูกกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น และจักรยาน โดยอัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระ อุปกรณ์กีฬาที่ต้องการใช้บริการ และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การซื้อบริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ซื้อไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน

- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง (Bookings and Amendments):** ผู้โดยสารสามารถทำการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย โดยมีค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถทำการเปลี่ยนแปลงกำหนดการเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน (ไม่สามารถเปลี่ยนชื่อและเส้นทางได้) อย่างไม่เกินตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ เพิ่มเติมแล้วแต่กรณี
- **ค่าธรรมเนียมการชำระเงิน (Payment Processing Fees):** การซื้อบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิต หักบัญชีธนาคาร หรือผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคิดค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินกรณีดังกล่าว
- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune Protect):** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับประกันความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect Travel Insurance by AirAsia ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิต และการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วย หรือเกิดอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทาง และทรัพย์สินส่วนตัว และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับบริษัททุนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการขายประกันภัยการเดินทางดังกล่าวผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย
- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru):** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบิน ในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารโดยไม่ต้องรอรับสัมภาระ ณ จุดเปลี่ยนเครื่องสัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีการเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม

- **บริการ Red Carpet:** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการพิเศษเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายรวดเร็วในการเดินทาง ครอบคลุมทั้งการเช็คอินที่เคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษ พักผ่อนพร้อมอาหารและเครื่องดื่มในห้องรับรองพิเศษก่อนขึ้นเครื่อง รวมทั้งบริการเรียกขึ้นเครื่องก่อน และรับสัมภาระรวดเร็วก่อนใครที่สนามบินปลายทาง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม



2.2 บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการขายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งซื้ออาหารล่วงหน้าขณะทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ หรือผ่าน จัดการบุกกิ่ง (Manage My Booking) ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือก พร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มต้นขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง



นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล) อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา (เช่น สายชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือและหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล

สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แมกกุญแจ ล็อคสัมภาระ และหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศผ่าน บริษัท คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์เมเนจเม้นท์ จำกัด ซึ่งผู้โดยสารสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

2.3 บริการอื่น ๆ

- **บัตรเครดิต แอร์เอเชีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับ ธนาคารกรุงเทพ ให้บริการบัตรเครดิตร่วม ที่มอบสิทธิประโยชน์มากมาย อาทิ ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท รับ 1 คะแนนสะสมแอร์เอเชียบิก เพื่อแลกเที่ยวบินฟรี และรับคะแนนสะสมแอร์เอเชียบิก 3 เท่า เมื่อใช้จ่ายผ่านบัตรที่เว็บไซต์ของแอร์เอเชีย เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารแอร์เอเชีย และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตร่วมดังกล่าวจากธนาคาร
- **การให้บริการพื้นที่โฆษณา:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการขายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบิน อาทิ โฆษณาบนช่องเก็บสัมภาระ พื้นที่โฆษณาด้านหลังของโต๊ะที่นั่ง พื้นที่โฆษณาในนิตยสารบนเครื่องบิน (ภาษาอังกฤษและภาษาไทย-จีน) พื้นที่โฆษณาบนเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และอื่น ๆ



- **บริการรถเช่า (AirAsia Car Rental):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับ บริษัท คาร์ทราวเลอร์ (CarTrawler) ซึ่งเป็นบริษัทตัวแทนจัดหารถเช่าชั้นนำระดับโลก ให้บริการรถเช่าแอร์เอเชีย ทั้งในและต่างประเทศ ลูกค้าสามารถค้นหารถเช่าราคาถูกพร้อมกับเปรียบเทียบรุ่น และราคา รถเช่าจากบริษัทรถเช่าชั้นนำต่างๆ ได้ในที่เดียว โดยบริการนี้ยังช่วยเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารที่จองตั๋วเครื่องบินกับแอร์เอเชียสามารถจองรถเช่าในราคาที่ย่อมเยาไปพร้อมกัน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้จากการจองรถเช่าในแต่ละคัน
- **พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากบริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถให้บริการดังกล่าวได้เมื่อมีพื้นที่และระวางน้ำหนัก สำหรับขนส่งสินค้าได้เท่านั้น
- **การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยร่วมมือกับผู้ดำเนินธุรกิจให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ เช่น เมืองปาย เขาหลัก สุโขทัย และขอนแก่น รวมถึงบริษัทผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ไปยังหมู่เกาะต่างๆ เช่น เกาะลันตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะพะงัน เกาะพีพี และเกาะสมุย เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้ง่าย

3. การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางการบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสาร แต่ละเที่ยวบิน แต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ

โดยปกติ ที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาสที่จะซื้อบัตร

โดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งหมดแบบการเดินทางเที่ยวเดียวเมื่อสำรองที่นั่งแล้วผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันที โดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้เว้นแต่ในส่วนของเที่ยวบินที่เกี่ยวของ แต่ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุด บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี ทำให้โครงสร้างต้นทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่ำพอที่จะสามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาเฉลี่ยที่ประหยัดกว่าคู่แข่ง ในเส้นทางการบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษขึ้นไปอีก ซึ่งเป็นโปรโมชั่นที่จัดเป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสาร สำหรับเส้นทางการบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

4. การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ รวมถึงการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตที่ร้อยละ 55 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 12 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 33

สัดส่วนของ
การสำรองที่นั่งผ่าน

ช่องทาง
ขายทางอ้อม
33%

ช่องทาง
อินเทอร์เน็ต
55%

ช่องทาง
ขายตรง
12%

4.1 การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ตผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย การสำรองที่นั่งผ่านโปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ซึ่งปัจจุบันโปรแกรมของกลุ่มแอร์เอเชีย ครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (Direct Debit and Internet Banking) การชำระผ่านตู้เอทีเอ็ม (ATM) หรือการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์บริการอื่นได้แก่ เคาน์เตอร์เซอร์วิส เทสโก้โลตัส บิ๊กซีซูเปอร์เซนเตอร์ ไปรษณีย์ไทย ท็อปซูเปอร์มาร์เก็ต ทรูมันนี่ และอื่นๆ ทั่วประเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทาง อินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์ ของกลุ่มแอร์เอเชีย โปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าว จะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการ ดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็น ช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

4.2 การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสาร ผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยาน ที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการ ชำระเงินในรูปแบบเงินสดและบัตรเครดิต ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ (Call Centre) โดย ทำการชำระเงินในรูปแบบบัตรเครดิต การชำระ ด้วยเงินสดผ่านทางธนาคารไทยพาณิชย์ หรือ ธนาคารกรุงไทย และจุดรับชำระเงินของ เคาน์เตอร์เซอร์วิสในร้านเซเว่น-อีเลฟเว่น ทั่วประเทศ รวมทั้งการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่มหรือ หมู่คณะ ซึ่งสามารถชำระเงินโดยบัตรเครดิต และการโอนเงิน

4.3 การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือ ตัวกลางในการสำรองที่นั่ง อันประกอบด้วย การสำรองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย ทั้งในรูปแบบออนไลน์ (Online Travel Agents - OTA) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายใน รูปแบบอื่นๆ)

- **การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่าย แบ่งเป็น 2 ประเภทได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตัวแทนจำหน่าย ที่จดทะเบียน และคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่ง ผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิก และมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทาง อากาศระหว่างประเทศ (IATA)

- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ แอร์เอเชีย โก (AirAsia Go) และ เอ็กซ์พีเดีย (Expedia):** แอร์เอเชีย โก (AirAsia Go) และ เอ็กซ์พีเดีย (Expedia) เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยว ในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอการท่องเที่ยวซึ่ง ครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทวีร์ทาง เลือกในการเดินทาง และงานสำคัญต่างๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จาก แอร์เอเชีย โกและเอ็กซ์พีเดีย ในส่วนของ ค่าบัตรโดยสาร ที่เป็น ส่วนหนึ่งของ แพคเกจท่องเที่ยวหรือเพียงบัตรโดยสาร เท่านั้น
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoCorporate:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่ง คงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoGovernment** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoGovernment ให้แก่ผู้เดินทางภาครัฐ และรัฐวิสาหกิจ โดยสามารถใช้สิทธิการ ซื้อผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสาร ที่สนามบินในประเทศไทย หรือ ผ่านทาง ตัวแทนจำหน่ายตัวโดยสารที่ร่วมโครงการ
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ Book and Pay:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับ เคาน์เตอร์ เซอร์วิส ได้บริการสำรองที่นั่งและชำระผ่าน เคาน์เตอร์เซอร์วิสทุกสาขาทั่วประเทศ อาทิ ร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้า และ ซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการ ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่ง และชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมง สำหรับการเดินทางทุกเส้นทาง บินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ

5. การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับอนุญาตจาก AAB ให้ใช้ชื่อ “AirAsia” เป็นชื่อทางการค้า ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB มีข้อตกลงร่วมกัน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะชำระค่าธรรมเนียม แก่ AAB และ AAB จะให้แนวทางในการทำการ ตลาดที่เป็นประโยชน์แก่ธุรกิจการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการจัดสรรงบประมาณ ในสัดส่วนที่เหมาะสม สำหรับการทำการเลือกสื่อโฆษณาที่เข้าถึงผู้บริโภคตาม วัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์ สูงสุด กล่าวคือ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะเลือกใช้ สื่อโฆษณาทางโทรทัศน์สื่อกลางแจ้ง (Billboard) จอแอลอีดีภายนอกอาคาร สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วย สื่อวิทยุเพื่อเข้าถึงผู้บริโภคในวงกว้างและเลือกใช้ สื่อโฆษณาออนไลน์เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคยุคใหม่

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการวางแผนการทำการตลาดอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยจัดให้มี โปรโมชันบัตรโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำ และมักจะมีการจัดโปรโมชันครั้งใหญ่ปีละ 3-4 ครั้ง ซึ่งราคาบัตรโดยสารในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจาก ค่าโดยสารที่ประหยัดอยู่แล้ว ซึ่งค่าบัตรโดยสาร ในช่วงเวลานี้อาจต่ำจนเหลือ 0 บาท เพื่อกระตุ้น ให้เกิดการจองบัตรโดยสารล่วงหน้า

6. ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเสนอ บริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร โดยการ ให้บริการที่ปลอดภัย ราคาประหยัด มีคุณค่า น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรแก่ลูกค้ารวมทั้งยอมรับฟัง ทุกความเห็นและคำติชมจากผู้โดยสาร หรือ หากผู้โดยสารต้องการความช่วยเหลือสามารถ ติดต่อโดยตรงที่ บริการช่วยเหลือของแอร์เอเชีย <https://support.airasia.com> ผ่านหน้าเว็บไซต์ www.airasia.com ทั้งนี้ให้บริการสนับสนุน ภาคพื้นดิน โดยมีระบบแจ้งการเลื่อนเวลา หรือ การยกเลิกเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบผ่านทางช่องทางการติดต่อที่ผู้โดยสารได้แจ้งไว้

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพ สูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่าน กระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้น จะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะ สำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้า แต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและ บริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

1. ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 รวมจำนวน 56 ลำ โดยใช้ในการให้บริการจำนวน 52 ลำ และเก็บไว้สำรอง 4 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 30 ลำ และจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 6 ลำ และในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงินอีก 15 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 5 ลำ สำหรับปี 2561 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มอีก 7 ลำ

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ที่มีจำนวนเที่ยวบินสูง โดยปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 50 ลำ และ แอร์บัส A320 นีโอ จำนวน 6 ลำ ประจําการในฝูงบินทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 อายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ที่ 5.4 ปี และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่ 11.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียแต่ละสายต้องการและส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัส (บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน) ซึ่งการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

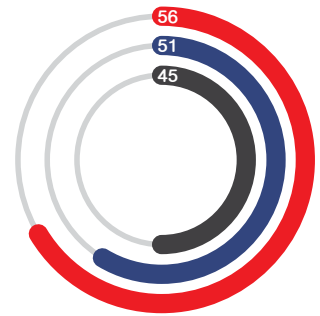
ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบินเนื่องจากซื้อในจำนวนมาก

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินที่ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว จำนวน 36 ลำ จาก 12 โครงการ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องบินตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับ การส่งเสริมเป็นเวลาห้าถึงแปดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดย 8 โครงการแรก มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 415.0 - 447.3 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี และ โครงการที่ 9 มีมูลค่า 13,360.1 ล้านบาท โครงการที่ 10-12 มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 1,351.4 - 1,409.0 ล้านบาท ต่อโครงการ

จำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320



- ปี 2558
- ปี 2559
- ปี 2560



แล้วแต่กรณี (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้นแต่ไม่เกิน 8 ปี และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด เพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณานอุมติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

2. น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2558 ปี 2559 และ ปี 2560 มีจำนวน 9,830.4 ล้านบาท 8,257.5 ล้านบาท และ 10,582.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 36 ร้อยละ 28 และร้อยละ 31 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก บมจ. ปตท. และ บจ. เซลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมัน

เชื้อเพลิงเครื่องบิน มีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง เพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้งภายใต้ข้อกำหนดทางขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- การชำระเงินล่วงหน้า:** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- นโยบายการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ

- **ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง:** ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันมีการผันผวนสูงชันมาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมี

อัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลานบินในแต่ละเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง อันเนื่องมาจากการลดลงของราคาน้ำมัน

ในตลาดโลกอย่างมีสาระสำคัญ ทั้งนี้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสาร สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ

3. ลูกค้ำหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2558 ปี 2559 และปี 2560 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

4. ผู้จัดการจำหน่ายหลัก

ในปี 2558 ปี 2559 และปี 2560 ไม่มีผู้จัดการจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

5. การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

5.1 การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินชั้นลานจอด และการซ่อมบำรุงย่อย (ต่ำกว่า C-Check) บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้ดำเนินการเอง สำหรับการซ่อมบำรุงระดับซ่อมใหญ่ (ตั้งแต่ C-Check ขึ้นไป) หรือการซ่อมแซมทางโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างผู้ให้บริการรายอื่นๆ ที่ได้รับอนุญาตให้ซ่อมบำรุง ซ่อมแซมโครงสร้าง และซ่อมบำรุงใหญ่ (Maintenance Repair and Overhaul (MRO)) เป็นผู้ดำเนินการ เช่น บมจ.การบินไทย และ บจ.อุตสาหกรรมการบิน (ในประเทศไทย) ST Aerospace (Guangzhou) Aviation Services Co., Ltd (ในจีน) หรือ Sepang Aircraft Engineering (ในมาเลเซีย) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตและการสนับสนุนด้านอะไหล่ และอุปกรณ์ที่ AAB ได้รับ ผ่านทางสัญญาเช่าช่วงเครื่องบินแอร์เอเชีย

5.2 ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบิน โดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 622.8 ล้านบาท

การดำเนินการอื่นๆ

1. ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวด เพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

ความปลอดภัย คือสิ่งสำคัญสูงสุดของเรา เราจัดให้ความปลอดภัยเป็นหัวใจหลักของวัฒนธรรมองค์กร เราให้ความสำคัญและมีความภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนา ปฏิบัติ และดำรงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบระดับสูงสุดของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ ทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ ดังนั้น กระบวนการเพื่อความปลอดภัยจึงถูกนำมาใช้สำหรับการปฏิบัติงานในทุกๆ วัน โดยพนักงานทุกคนในองค์กร ตั้งแต่ นักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน พนักงานภาคพื้น วิศวกรอากาศยาน พนักงานในสำนักงานไปจนถึงผู้บริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งหมดนี้เพื่อให้ลูกค้าของเราได้รับการบริการเที่ยวบินที่เข้าถึงได้ ไร้กังวลใจ และมีความสะดวกสบาย

พันธกิจของเราคือ:

- พัฒนาความคิดริเริ่มทางธุรกิจโดยสอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัย
- สนับสนุนและสร้างความมั่นใจว่าความปลอดภัยเป็นหัวใจหลักของวัฒนธรรมองค์กร โดยผ่านทางพนักงานที่มีทักษะและได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ
- รักษาไว้และปรับปรุงอย่างต่อเนื่องซึ่งมาตรฐานความปลอดภัย
- กำหนดอย่างชัดเจนซึ่งหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงานทุกคน เพื่อให้มั่นใจว่าความปลอดภัยขององค์กรถูกนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ระบุกระบวนการป้องกันอันตรายและการจัดการความเสี่ยง รวมทั้งระบบการรายงานอันตรายที่ไม่เป็นเชิงลงโทษและให้ข้อคิดเห็นแก่พนักงาน
- สร้างสรรค์การสื่อสารและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยภายในองค์กร
- สร้างความมั่นใจว่าจะไม่มีผลกระทบใดๆ ต่อพนักงานที่เปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย
- สร้างความมั่นใจว่าผู้รับเหมาและผู้ให้บริการภายนอกตระหนักถึงแผนรายงานความปลอดภัย
- จัดการการประชุมอย่างสม่ำเสมอเพื่อทบทวน วิเคราะห์ มุ่งมั่นในการพัฒนาเป้าหมายความปลอดภัย
- จัดทำและวัดประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านความปลอดภัย โดยเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ตลอดจนเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามความเป็นจริง

1.2 มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการทำอากาศยานที่เกี่ยวข้องจะรับผิดชอบดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ณ จุดหมายปลายทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบอยู่เสมอเพื่อให้สามารถรับรู้ถึง

ความไม่มั่นคงปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานที่จะรับเข้าทำงานทุกคนก่อนได้รับการว่าจ้าง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นดินทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความตระหนักรู้ในสินค้าอันตราย เพื่อให้สามารถระบุสินค้าและวัตถุที่อาจมีอันตรายซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน (วัตถุเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้และก๊าซที่อาจระเบิดภายใต้แรงดัน)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างเคร่งครัด รวมทั้งติดตั้งประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

2. เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ รวมถึงช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการ ได้แก่ (1) NewSkies 3.4 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Axapta Financial Management (Axapta) พัฒนาโดย Microsoft ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน (3) AIMS ใช้สำหรับการกำหนดตารางบิน และการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

3. การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน รวมถึงบริการลานจอด ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่ด้วยตนเอง สำหรับจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับสายการบินในเครือข่ายที่บินไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน ร่วมกันต่อรองจัดหาบริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับเป็นผู้ให้บริการแทน เพื่อประโยชน์ในการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำอยู่เสมอและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

ในด้านการให้บริการที่สนามบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้สังเกตเห็นถึงความสำคัญของการให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเองมาให้บริการ เพื่อตอบสนองการเดินทางของผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังเป็นการลดต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

4. การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบิน และวงเงินประกันภัย อยู่ในระดับที่เพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบผู้โดยสารและบุคคลภายนอกซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินรับผิดชอบที่รวม (บาดเจ็บ/ทรัพย์สินเสียหาย) 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อความสูญเสียและต่อเครื่องบินหนึ่งลำ ไม่จำกัดจำนวนครั้งแต่อยู่ภายในวงเงินรวมสำหรับความรับผิดในผลิตภัณฑ์ต่อปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำประกันภัยตัวเครื่องบิน

ครอบคลุมมูลค่ารวมของเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ แต่หักค่าความเสียหายส่วนแรกมูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์สำหรับความสูญเสียทั้งหมดนอกเหนือจากความเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายสิ้นเชิงตามข้อตกลง อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ซื้อประกันค่าความเสียหายส่วนแรกจาก 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อความสูญเสียในแต่ละครั้ง และ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อความสูญเสียในแต่ละครั้ง อย่างไรก็ตาม จำนวนความเสียหายรวมทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียถูกจำกัดที่ 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำประกันภัยความเสียหายตัวเครื่องบินที่เกิดจากภัยสงครามรวมทั้งภัยที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่นๆ ที่ระบุไว้ในช้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเครื่องบินตามที่กำหนดไว้ในแบบฟอร์มกรมธรรม์ LSW555D ครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ การคุ้มครองเป็นการคุ้มครองเป็นไปตามเงื่อนไขว่ามูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับ AAB และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ซื้อความเสียหายส่วนแรกสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่นๆ มูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

สภาอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

1. แนวโน้มเศรษฐกิจและสภาอุตสาหกรรม

ในเดือนมกราคม 2561 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์เศรษฐกิจโลกในปี 2561 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.9 สูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าที่ร้อยละ 3.7 ซึ่งเป็นสัญญาณว่าเศรษฐกิจโลกฟื้นตัวครอบคลุมทุกภูมิภาค จากดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อที่เพิ่มขึ้นมาอยู่ในระดับสูงโดยเศรษฐกิจสหรัฐฯ ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง หนุนโดยการเติบโตของการบริโภคภายในประเทศและการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางภาษี เช่นเดียวกับเศรษฐกิจกลุ่มยุโรปที่มีแรงขับเคลื่อนหลักมาจากภาคการผลิตและ

การบริโภคในประเทศ แต่ยังคงเผชิญปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ อาทิ ความเสี่ยงทางการเมืองที่อาจปะทุอีกครั้งในไตรมาสแรกของปี 2561 จากการเลือกตั้งที่อิตาลี พร้อมกับการเริ่มลดมาตรการผ่อนคลายทางการเงินของธนาคารกลางยุโรป ขณะที่เศรษฐกิจจีนมีแนวโน้มชะลอตัวลงจากนโยบายการเงินที่เข้มงวดขึ้น และมาตรการคุมเข้มในภาคอสังหาริมทรัพย์เพื่อลดความเสี่ยงฟองสบู่ในตลาด นอกจากนี้ บริษัทได้คาดการณ์ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2561 มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ระหว่าง 70 – 78 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล จากราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกคาดว่าจะปรับตัวเพิ่มขึ้นแบบจำกัดหลังจากที่กลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) และผู้ผลิตนอกกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (Non-OPEC) ได้ประชุม และมีมติขยายข้อตกลงปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันไปจนถึงสิ้นปี 2561 ในขณะที่เดียวกันน้ำมันดิบยังคงซื้อขายอยู่ในราคาที่สูงขึ้น จะส่งผลให้ผู้ผลิตน้ำมันจากชั้นหินดินดาน (Shale Oil) ในสหรัฐฯ กลับมาเดินหน้าผลิตน้ำมัน ซึ่งอาจเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันดิบโลก ในส่วนของภาคการท่องเที่ยวองค์การการท่องเที่ยวโลกคาดการณ์การท่องเที่ยวโลกในปี 2560 - 2570 จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 4.0 จากอุปสงค์การเดินทางระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ความผันผวนของเศรษฐกิจโลก ภัยก่อการร้าย รวมถึงแนวโน้มราคาน้ำมันดิบที่เพิ่มขึ้นเป็นปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2561 จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.6 – 4.6 เติบโตต่อเนื่องมาจากปี 2560 หนุนโดยการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก แรงขับเคลื่อนจากการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงอัตราการจ้างงานและฐานรายได้ของประชาชนในระบบเศรษฐกิจที่ปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น ภาคการท่องเที่ยวและส่งออกยังมีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ดี อย่างไรก็ตามความผันผวนของสถานการณ์การเมืองของโลกยังเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบการเติบโตของเศรษฐกิจไทย

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์รายได้รวมจากการท่องเที่ยวในปี 2561 จะอยู่ที่ 3.0 ล้านล้านบาท เติบโตร้อยละ 9.0 จากปีก่อนหน้า

โดยเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 2.0 ล้านล้านบาท และรายได้จากนักท่องเที่ยวในประเทศจำนวน 1.0 ล้านล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 9.4 และร้อยละ 8.2 จากปีก่อนหน้าตามลำดับ โดยคาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2561 จะเติบโตกว่า 37.0 ล้านคน เมื่อเทียบกับปี 2560 ที่จำนวน 35.4 ล้านคน ทั้งนี้เพื่อผลักดันเศรษฐกิจท่องเที่ยวไทยให้ติดอันดับโลก ภาครัฐฯ ได้มีมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวและมีมติให้ปี 2561 เป็น “ปีท่องเที่ยววิถีไทยเกิดอย่างยั่งยืน” หรือ Amazing Thailand Tourism Year 2018 ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 - 1 มกราคม 2562 ประกอบไปด้วย 15 กิจกรรม นิยามสินค้าท่องเที่ยวไทยเป็น Million Shades of Thailand เพื่อให้นักท่องเที่ยวทั่วโลกสัมผัสความหลากหลายของมิติจากการเดินทาง อีกทั้งยังสนับสนุนให้มีการกระจายรายได้สู่ภูมิภาคต่างๆ โดยการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองให้เชื่อมโยงกับเมืองหลัก (12 เมืองต้องห้าม...พลาด และ 12 เมืองต้องห้าม...พลาด พลัส) รวมถึงมาตรการลดหย่อนภาษี

2. การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินราคาประหยัด สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินแบบเช่าเหมาลำ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่ง และธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ อาทิ

- การบินไทย จัดตั้งเมื่อปี 2503 เป็นสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการเต็มรูปแบบ เน้นสร้างประสบการณ์การเดินทางด้วย “เสน่ห์ความเป็นไทย” และเสนอบริการหลายระดับ รวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน มีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การบินไทยได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนโดยมีแผนขยายเส้นทางบินไปยังจีนและอินเดียเพิ่ม นอกจากนี้ การบินไทยถือหุ้นในสายการบินนกแอร์ ในสัดส่วนร้อยละ 21.8 นกแอร์เป็นสายการบินราคาประหยัด เน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคาโดยสาร อีกทั้งยังมีบริการให้เช่าเครื่องบิน โดยมีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง
- สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เป็นสายการบินที่เป็นทั้งเจ้าของและผู้ดำเนินการสนามบินต่างๆ เช่น สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย เน้นให้บริการการบินแบบเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะเส้นทางไปยังเกาะสมุย นอกจากนี้สายการบินให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมง จากศูนย์ปฏิบัติการการบินแต่ละแห่งของสายการบิน ครอบคลุมเส้นทางทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และอินเดีย มีกลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก
- สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการการบิน โดยชุกยภาพราคาต่ำโดยสารถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ “อิสระในการบิน” โดยมุ่งเน้นที่จะเพิ่มเส้นทางบินและส่วนแบ่งของตลาดต่างประเทศมากขึ้น

กระตุ้นท่องเที่ยว 55 จังหวัด เมืองรอง ระหว่าง 1 มกราคม 2561 – 31 ธันวาคม 2561 นอกจากนี้เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นในปี 2561 ภาครัฐฯ ได้มีแผนการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ “ประเทศไทย 4.0” โดยมีโครงการใหญ่สร้างสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3 ที่พัทยา (อู่ตะเภา) ให้เป็นสนามบินที่ทันสมัยที่สุดของภูมิภาคเพื่อรองรับเที่ยวบินจากต่างประเทศรวมถึงเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องบินที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน

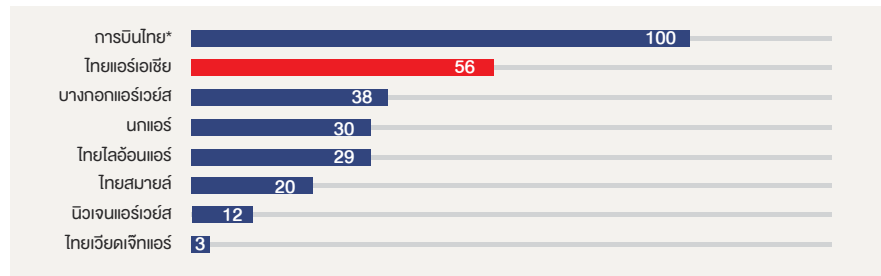
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งในและระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบินและฐานปฏิบัติการการบิน รวมถึงทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม เพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุด

- สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือขายของสายการบินเวียดเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการการบินและได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่วันที่กันยายน 2559
- สายการบินนิวเจน แอร์เวย์ส มุ่งเน้นการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำไปยังจุดหมายปลายทางหลายแห่งในประเทศจีนเป็นส่วนใหญ่ โดยมีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี และท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต นอกจากนี้สายการบินวางแผนที่จะจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคา ที่ประหยัด ความสะดวกของเที่ยวบิน และคุณภาพในการให้บริการ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่หากราคาค่าโดยสารจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

ในปี 2560 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมีการแข่งขันทางด้านราคา โดยเฉพาะในเส้นทางหลักจากทั้งสายการบินราคาประหยัดและสายการบินเต็มรูปแบบ ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันที่รุนแรงและเพื่อรักษาการเป็นผู้นำตลาดการบินในประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเน้นการให้บริการในเส้นทางบินที่ไม่มีคู่แข่งส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเป็นผู้กำหนดราคาค่าโดยสารในเส้นทางนั้นๆ ได้ อาทิ ภูเก็ต - เสียมราฐ (กัมพูชา) และเชียงใหม่ - อุบลราชธานี เป็นต้น รวมถึงการเปิดเส้นทางบินใหม่ในเมืองรอง เช่น กรุงเทพฯ - ชัยปุระ และ พัทยา (อุตุตะนา) - อุบลราชธานี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้รับประโยชน์จากการให้บริการเชื่อมต่อเที่ยวบินในเส้นทางที่มีให้บริการ (Fly-Thru) กับสายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ซึ่งเป็นสายการบินระยะไกลราคาประหยัดในเครือของสายการบินแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ประเทศมาเลเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการการบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 สายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ที่ให้บริการในเส้นทางบินทั้งใน และ/หรือ ระหว่างประเทศ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการการบิน ดังภาพที่ปรากฏด้านล่าง



* รวมเครื่องบินสายการบินไทยสมายล์ แหล่งข้อมูลจาก Centre for Aviation (CAPA)

2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) คาเธ่ย์แปซิฟิก (3) สิงคโปร์แอร์ไลน์ (4) เวียดนามแอร์ไลน์ (5) แอร์มาเก๊า (6) เมียนมาเนชั่นแนลแอร์ไลน์ และ (7) มาเลเซียแอร์ไลน์ นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด เช่น (1) ไทเกอร์แอร์เวย์ส (2) เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส (3) สปริงแอร์ไลน์ (4) นกสก็๊ต (5) ไทยไลอ้อนแอร์ และ (6) ไทยเวียดเจ็ทแอร์ และสายการบินแบบเช่าเหมาลำ เช่น (1) นิวเจน แอร์เวย์ส

กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับคุณภาพและประสบการณ์การบินที่มี **ความปลอดภัย ตรงต่อเวลา และหลากหลายเส้นทางบิน** ในราคาที่ประหยัดที่สุดและ **เราใส่ใจทุกรายละเอียด เพราะคุณคือคนสำคัญ** นอกจากนี้จุดมุ่งหมายของเราคือ การเป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดสำหรับทุกเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงขยายฝูงบินอย่างต่อเนื่องและยังไม่หยุดยั้งในการเพิ่มเส้นทางใหม่ในการเดินทางทางอากาศ โดยจับตลาดใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อินเดียและประเทศแถบอินโดจีน ซึ่งการแข่งขันมีน้อยหรือไม่มีการแข่งขันเลย รวมทั้งยังเพิ่มความสะดวกของเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อขยายส่วนแบ่งการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น ในปี 2561 คาดว่าปริมาณที่นั่งของตลาดในประเทศจะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1-2 ในขณะที่ตลาดยังมีความต้องการการเดินทางในประเทศอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งมาจากนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวในเมืองรองของภาครัฐฯ ตามที่กล่าวข้างต้น คาดว่าส่งผลดีต่อผลประกอบการในปี 2561 นอกเหนือจากการสร้างรายได้จากค่าโดยสารแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้จากบริการเสริมผ่านการส่งเสริมการขายที่น่าสนใจ เพื่อให้สินค้าและบริการติดตลาดในกลุ่มผู้บริโภค รวมถึงหาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ อาทิ การให้บริการเชื่อมต่อเส้นทางทั้งทางรถและทางเรือเพื่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ ภายในประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและความสะดวกสบายในการเดินทาง



2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ (1) การบินไทย (2) สายการบินไทยสมายล์ และ (3) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ อาทิ (1) นกแอร์ (บริษัทร่วมของการบินไทย) (2) ไทยไลอ้อนแอร์ และ (3) ไทยเวียดเจ็ทแอร์

กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการบริหารต้นทุนและการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยสร้างเครือข่ายและโครงสร้างที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต



คิง เพาเวอร์ รางน้ำ...จุดหมายแห่งไลฟ์สไตล์ ที่เป็นมากกว่าดิวตี้ฟรี

เปิดความเข้าใจแห่งการค้นพบประสบการณ์สุดพิเศษ ที่ คิง เพาเวอร์ รางน้ำ
ทั้งสินค้าแบรนด์ดังระดับโลก ไปจนถึงสินค้าไทยดีไซน์พิเศษ
เลือกชิมอาหารสุดสร้างสรรค์ พร้อมสัมผัสความบันเทิงระดับโลก ที่นี่ทีเดียว

#TheNewKingPowerRangnam #ExploreEndlessly #WeAreTravellersToo

BIG ให้คุณเห็นโลกได้กว้างกว่าเดิม

บินกับแอร์เอเชียได้ง่ายขึ้น ตีขึ้น เร็วขึ้น และไกลขึ้น

ยogyakarta - บุโรพุทโธ, อินโดนีเซีย

ขอแนะนำโปรแกรมสมาชิกรูปแบบใหม่ล่าสุด Freedom Flyer Programme ที่ช่วยให้คุณออกเดินทางไปได้ไกลกว่าที่เคย สมาชิก BIG สามารถสะสม BIG Points และแลกบัตรโดยสารสุ่กว่า 130 จุดหมายปลายทางของแอร์เอเชียด้วยแอป BIG Loyalty

17 ล้านคนสมัครแล้ว คุณล่ะ?



พันธมิตรทางก้านไมล์ฟลีตส์
และท่าอากาศยานกว่า 160 ราย



ยังบินบ่อย
สถานที่ยิ่งสูง





ช้อปบิงออนไลน์
บน eStore



แลกบัตรโดยสาร BIG SALE
ก่อนใคร 24 ชั่วโมง



Best Use of Technology
10th Annual Loyalty Conference and Awards 2018

   airasiabig thailand | www.airasiabig.com



เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไข



ปัจจัยความเสี่ยง

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้จัดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกระบวนการบริหารความเสี่ยง และได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้นซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประเมินความเสี่ยง โดยระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นโดยวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เรียงลำดับความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าว และพิจารณาประเมินผลกระทบโอกาสที่เกิดขึ้นเพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รายงานผลการประเมินความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบ คณะผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาสอบทานปีละ 2 ครั้ง

บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งเราไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่เราพิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญในอนาคตได้



สภาวะอากาศ



น้ำมันเชื้อเพลิง



อัตราแลกเปลี่ยน



อัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

1. อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก

ในปัจจุบันการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ผู้โดยสารมีทางเลือกที่หลากหลาย และสามารถเลือกที่จะใช้บริการสายการบินที่ตนมั่นใจที่สุดสำหรับการเดินทาง นอกจากนี้ข่าวการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุอาจทำให้ความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสารลดลง ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้น ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัย และการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลงและอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย อีกทั้งการระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบิน

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เทียบวันต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงคลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัย ในกรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลง

ความปลอดภัยถือเป็นสิ่งสำคัญหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นจึงมีการดำเนินการจัดทำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System - SMS) เพื่อพัฒนาและสนับสนุนองค์กร โดย SMS เป็นระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยเชิงป้องกัน และเป็นกระบวนการที่ชัดเจนสำหรับการจัดการความปลอดภัย ที่ทำหน้าที่ผสมผสานระบบเทคนิคและระบบปฏิบัติการกับด้านการเงิน และด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อบรรลุเป้าหมายที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นกระบวนการที่ดำเนินงานสอดคล้องกับแผนงานที่กำหนดไว้ และนำมาปรับใช้ในองค์กรเน้นการป้องกันเชิงรุกผ่านการชี้บ่งอันตรายและควบคุมความเสี่ยง รวมถึงการขจัดความเสี่ยงให้หมดไปก่อนที่将有เหตุการณ์ที่กระทบต่อทางด้านความปลอดภัย

นอกจากนั้นบริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันทั่วทั้ง โดยมียุทธศาสตร์เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อ การปฏิบัติการการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการการบิน การวางแผนงานภาคพื้นดินในด้านการดูแลผู้โดยสาร การสื่อสารองค์กรและความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

2. ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ จากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 31 ของต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทในปี 2560 ดังนั้น ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันอากาศยานมีการปรับตัวสูงขึ้น บริษัทจึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหากราคามีความผันผวนสูง นอกจากนี้ บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราการบินเปลี่ยนของเชื้อเพลิงเครื่องบินในส่วนของปฏิบัติการการบิน

สำหรับปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้าไว้ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 77 ของปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ระหว่างปีการดำเนินงาน บริษัทได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกที่แปรผัน

3. ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน บริษัทได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้ นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด หลังจากนั้น บริษัทบริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน โดยโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) ไปพร้อมกับลดความเสี่ยงของการมีหนี้สินเป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้น โดยพยายามมีหนี้สินสกุลบาทเพิ่มขึ้น เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงินของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทมีการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนด้วยเครื่องมือทางการเงิน เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency

Swap: CCS) การแลกเปลี่ยนเงินตราแบบทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนเงินตราล่วงหน้า (Forward) แม้ว่า บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงสกุลเงินต่างประเทศ แต่การบริหารความเสี่ยงดังกล่าวอาจจะไม่กำจัดความเสี่ยงนั้นได้ทั้งหมด

4. บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนหรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บางส่วนอาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงิน และพิจารณาเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 4 ต่อ 96

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

1. การถือหุ้นโดยบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลัก (Core Asset) ของบริษัท มีข้อจำกัดอยู่หลายประการ การละเมิดข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และสิทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบินในทุกเส้นทางบิน

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดยข้อบังคับไว้ที่ร้อยละ 0.1 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และส่วนเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 โดยหุ้นของผู้ดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งจดทะเบียนอากาศยานไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคลในประเทศต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกันได้แก่

- (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ
- (ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และ/หรือ
- (ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

ในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย ในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ หรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้น เป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือ ชาวต่างชาติ ทั้งนี้จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียน โอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียนหรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียน ผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่น คำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าวก็จะไม่ปรากฏชื่อ และสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะ ถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อ หรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด (TSD) ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะ จดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมิฉะนั้นบุคคล ดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้น ของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้น ของบุคคลต่างชาติที่บังคับใช้อยู่ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอน ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศและอาจส่ง ผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ สถานะทางการเงิน ผล การดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้น สัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจ ส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วน ที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลง แบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัท จะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วน ที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจควบคุมอันแท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ล้มสถานะสภาพการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบิน ระหว่างประเทศได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นนักลงทุนรายย่อยและนักลงทุนสถาบัน ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ร้อยละ 58 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 42 ถือโดยคณะกรรมการ และผู้บริหารของบริษัท ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้นตาม ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

2. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการ ถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) จึงต้องพึ่งพาเงินปันผล ที่ได้รับจากการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงอย่างเดียวใน การจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นใน บริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัท

ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทและการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตนซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่ กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หาก มีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทแต่ไม่สามารถ จ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ ดังนั้น ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บริษัทได้กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำแผนดำเนินการและ งบประมาณประจำปี ซึ่งจะต้องผ่านการพิจารณาและได้รับอนุมัติจาก คณะกรรมการบริษัท ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อ พิจารณาติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับตัวอย่างทัน ท่วงที หากมีความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกที่ต่างกับแผนงานที่วาง ไว้ รวมทั้งการวางแผนทางการเงินอย่างเหมาะสม ทั้งด้านกระแสเงินสด และอัตราส่วนทางการเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

3. การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ ของบริษัทกับ AirAsia Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก AAB ในหลายด้าน รวมถึง อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่ผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับ การใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อ ทางการค้าและการแก้ไขเพิ่มเติมอื่นๆ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญา เช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2562 ถึงปี 2568 โดยความ สามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่ คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่ง ปกติแล้ว หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่า จะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย พึ่งพาเทคโนโลยี สารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัท (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ได้แก่ NewSkies 3.4 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองที่นั่งและ การขาย Axapta Financial Management พัฒนาโดย Microsoft ซึ่งใช้ สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน AIMS ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบิน และการจัดตารางบินของลูกเรือ Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการ วิศวกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่ จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้ บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งให้บริการ และได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ

การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชีย สำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง และ โปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก เป็นต้น อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจาก คณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัท

4. บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึง เว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งออนไลน์ ตลอดจนระบบสื่อสารข้อมูลภายใน โดยเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งออนไลน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องสามารถรองรับการเข้าเยี่ยมชมในปริมาณมาก และแสดงข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับเที่ยวบินได้ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนสำรองข้อมูลและแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan) เพื่อป้องกันการหยุดชะงักที่อาจเกิดขึ้นได้ในระบบเหล่านี้

การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ www.AirAsia.com และ โปรแกรม AirAsia (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 55 ในปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ต เพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA MasterCard American Express และ JCB เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทางอินเทอร์เน็ตอย่างรวดเร็วและปลอดภัย

5. บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียวทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 56 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 และ -5B4/3 และ LEAP-1A การพึ่งพาเครื่องบินรุ่นเดียว คือเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 และ -5B4/3 และ LEAP-1A เพียงประเภทเดียว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงที่จะเผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดเนื่องจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการค้นพบข้อบกพร่องในการออกแบบ หรือปัญหาทางเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 และ -5B4/3 และ LEAP-1A ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้น

อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการยอมรับในอุตสาหกรรมการบิน โดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประเมินความเสี่ยงของการที่เครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะประสบปัญหาด้านการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์โดยพิจารณาถึงประวัติของเครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งมีความปลอดภัยสูง และมีต้นทุนในการให้บริการที่เหมาะสม

ข้อมูลหลักทรัพ์และผู้ถือหุ้น



หลักทรัพ์

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 485,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท โดย เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ "AAV"

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป (IPO) มาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 10 มกราคม 2561 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

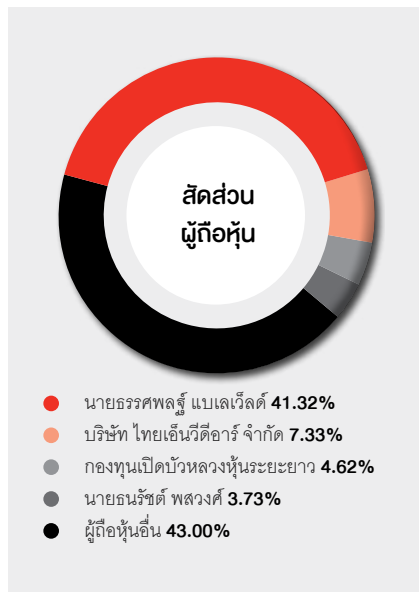
รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
นายธรรคพลฐ์ แบลเวิลด์	2,004,088,286	41.32
บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	355,329,387	7.33
กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	223,883,300	4.62
นายธนรัชต์ พวงวงศ์	180,860,800	3.73
นายอัยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา	130,000,000	2.68
กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	102,418,200	2.11
นายชาติ ช่างรังษี	71,512,000	1.47
กองทุนเปิดกรุงศรีหุ้นระยะยาวปันผล	56,590,400	1.17
กองทุนเปิดบัวหลวงเพื่อกิจการเพื่อการเลี้ยงชีพ	56,491,700	1.16
นางสาวพจนาลัย บุญจันทร์	52,000,000	1.07

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 8 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	23,955,553	55.00
AirAsia Investment Ltd. ^{1,2}	19,600,000	45.00
นายธรรคพลฐ์ แบลเวิลด์	2	0
นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	1	0
หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	1	0
นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิติก	1	0
รวม	43,555,560	100.00

หมายเหตุ 1. AirAsia Investment ("AAI") เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี AirAsia Berhad ถือหุ้นร้อยละ 100
2. AirAsia Berhad ("AAB") ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ซา ประเทศมาเลเซีย



AirAsia Berhad

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AirAsia Berhad มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
Tune Live Sdn. Bhd. ¹	559,000,000	16.73	-	-
Tune Air Sdn. Bhd. ²	516,485,082	15.45	-	-
นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส ³	1,600,000	0.05	1,075,485,082 ⁵	32.18
นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ⁴	2,000,000	0.06	1,075,485,082 ⁵	32.18

หมายเหตุ 1. Tune Live Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
 2. Tune Air Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
 3. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
 4. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
 5. ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท พ.ศ.2559, Suruhanjaya Syarikat Malaysia (SSM) ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Tune Live Sdn. Bhd และ Tune Air Sdn. Bhd.

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น เว้นแต่เป็นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลซึ่งคณะกรรมการมีอำนาจอนุมัติให้จ่ายเงินปันผล ได้เป็นครั้งคราวเมื่อเห็นว่า บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีกำไรสมควรพอจะทำเช่นนั้น แล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หนี้กู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็น ในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เห็นสมควร

ทั้งนี้ ในปี 2560 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการจ่ายเงินปันผล โดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 4/2560 เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2560 ได้มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลเป็นเงินสดจากผลประกอบการงวดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม - 10 พฤศจิกายน 2560 โดยจ่ายในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท คิดเป็นจำนวนเงิน 727,500,000 บาท กำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นเพื่อสิทธิในการรับเงินปันผลในวันที่ 24 พฤศจิกายน 2560 และกำหนดจ่ายเงินปันผลในวันที่ 7 ธันวาคม 2560

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หนี้กู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นสมควร

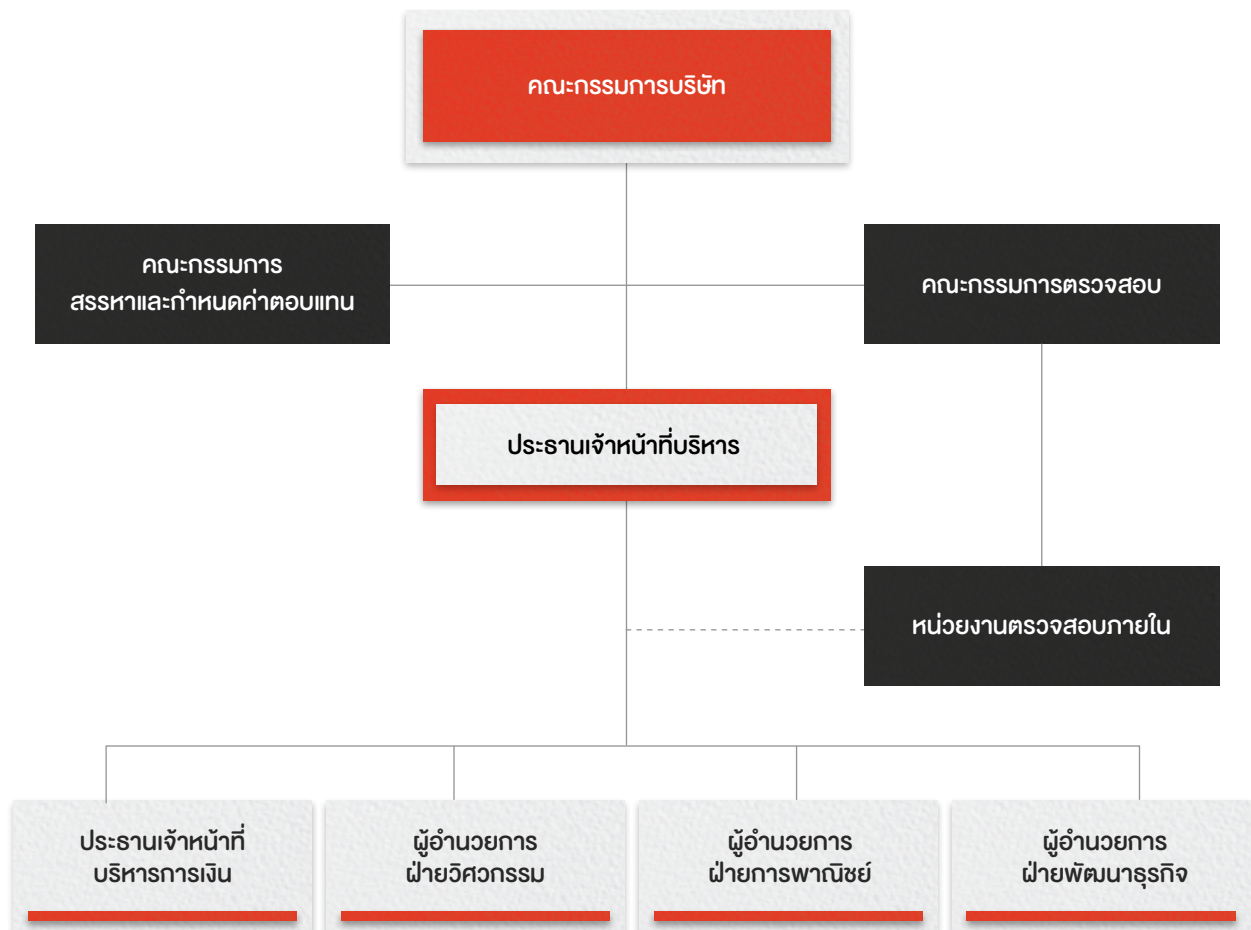
ทั้งนี้ ในปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายเงินปันผล โดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ครั้งที่ 3/2560 เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2560 มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลเป็นเงินสดจากผลประกอบการงวดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม - 30 กันยายน 2560 ในอัตรา 30.50 บาทต่อหุ้น (บริษัทถือหุ้นในบจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 23,955,553 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55) คิดเป็นเงินปันผลจำนวน 730,644,366.50 บาท และมีกำหนดจ่ายเงินปันผลในวันที่ 10 พฤศจิกายน 2560

โครงสร้างการจัดการ



โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 2 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้



คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
4. นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์	กรรมการ
5. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง*	กรรมการ
6. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์**	กรรมการ
7. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล*	กรรมการ
8. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ
9. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร*	กรรมการ

* เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560 ซึ่งเป็นวันที่นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์ ได้มาซึ่งหุ้นสามัญของบริษัทจากครอบครัวศรีวิวัฒน์ประภา ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 5/2560 วันที่ 27 ธันวาคม 2560 ได้รับทราบการลาออกของกรรมการ และอนุมัติแต่งตั้งกรรมการใหม่ ซึ่งเป็นกรรมการผู้แทนจากนายธรรพลฐ์ แบลเวลด์ (ผู้ถือหุ้นใหญ่) จำนวน 3 ท่าน ทดแทนกรรมการเดิมที่ลาออก โดยมีวาระการดำรงตำแหน่งเท่ากับวาระที่คงเหลืออยู่ และมีผลวันที่ 27 ธันวาคม 2560 รายละเอียดดังนี้

1. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล ดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา
2. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร ดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนายอภิเชษฐ์ ศรีวิวัฒน์ประภา
3. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง ดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนางชนัญญาภัทร์ เพชรรัตน์

** ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 6/2560 วันที่ 28 ธันวาคม 2560 มีมติแต่งตั้ง นายปรัชญา รัศมีธานินทร์ ดำรงตำแหน่งกรรมการแทนนายสมภัทร เดชาพานิชกุล ที่ลาออกจากตำแหน่ง ทั้งนี้ วาระการดำรงตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ และมีผลวันที่ 28 ธันวาคม 2560

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

“นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์ หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา ลงลายมือชื่อร่วมกับนายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร หรือ นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือหม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล หรือ นายปรัชญา รัศมีธานินทร์ คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัทเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่และกำกับการดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัท และบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด
3. ติดตามผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายในและระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยง และติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย
7. พิจารณาอนุมัติ และ/หรือ ให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
8. จัดให้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาล และการปรับใช้นโยบายดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
9. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตามความเหมาะสม
10. ประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูง
11. แต่งตั้งเลขานุการบริษัท เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
12. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม
13. จัดทำรายงานประจำปี และรับผิดชอบต่อการจัดทำ และเปิดเผยรายงานทางการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น
14. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือน นับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัท
15. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบการอื่นๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทนั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจซึ่งทำให้คณะกรรมการบริษัท หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัท

สามารถอนุมัติรายการที่ตน หรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติไว้

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2560 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	5/6
2. นายณัฐวุฒิ ภาโสภรณ์	4/6
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	6/6
4. นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์	6/6
5. นาวาอากาศเอกธนัท งามปลั่ง*	1/6
6. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์**	0/6
7. หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล*	4/6
8. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	6/6
9. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร*	1/6

* เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560

** เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 28 ธันวาคม 2560

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ ภาโสภรณ์	กรรมการตรวจสอบ
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ ภาโสภรณ์ และ นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

โดยมี นางสาวดวงพร ดันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปี นับจากวันที่ได้รับแต่งตั้ง โดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2560 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	4/5
2. นายณัฐวุฒิ ภาโสภรณ์	5/5
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	5/5

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสม และมีประสิทธิผลและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้ายเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายในหรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและเสนอค่าตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวเหมาะสมเหตุผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. สอบทานถึงความมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
7. ทบทวนและเสนอข้อแก้ไข ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาพการณ์
8. ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบสวนผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีอำนาจในการว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยงานตรวจสอบ และสอบสวน
9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้

- (1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
 - (2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
 - (3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
 - (4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
 - (5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ และการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
 - (7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตร (Charter)
 - (8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบ ภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
- (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
- หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการ ให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ด. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ
11. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ
- ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบเลเวลด์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายสันหัตถ์ สงวนตุกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
3. นายปรีชญา รัตมีธานินทร์	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
4. หม่อมหลวงบวรนนทเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการหรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสายแรก นับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไป หรือเทียบเท่า

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบดูแลบริหาร การดำเนินงานและ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท
3. กำหนดโครงสร้างองค์กรวิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
4. ติดตามและรายงานสภาวะ ฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
6. เป็นตัวแทนบริษัทตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ
7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของบริษัท
8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. มีอำนาจในการออกแก้ไขเพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
10. พิจารณา เปรียบเทียบ และขออนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือ การดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วงและ/หรือมอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจ ตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ

ของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจหรือมอบอำนาจช่วงที่ ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

เลขาธิการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นเลขาธิการคณะกรรมการบริษัท ตั้งแต่วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. หลักทรัพย์

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ ภาไบบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนในปี 2560 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
นายณัฐวุฒิ ภาไบบรมย์	2/2
นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	2/2
นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	2/2

วอเบตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณาถ้อยแถลงของบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่ไม่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
4. เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บริษัทจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัทมีกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. ให้มีคณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อยห้าคน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย

2. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
 - (1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง
 - (2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
 - (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนใดอยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง
4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัท โดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ยื่นใบลาออกไปถึงบริษัท
5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนผู้ถือหุ้น ซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือ โดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง
6. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ ให้คณะกรรมการเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด และกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ

2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ และประสบการณ์เพียงพอ ที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

ในกรณีที่กรรมการตรวจสอบครบวาระการดำรงตำแหน่ง หรือไม่อาจดำรงตำแหน่งจนครบกำหนดวาระ ซึ่งส่งผลให้มีจำนวนคณะกรรมการต่ำกว่า 3 คน คณะกรรมการบริษัทควรจะต้องตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันที หรืออย่างช้าภายใน 3 เดือนนับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วนเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูง คณะผู้บริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้น ในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัท และเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ได้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบ และหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประโยชน์ตอบแทน และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาถ่วงดุล และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผล และวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทน สำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการ โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกัน หรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการของบริษัท และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจ และรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่กรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน จะนำเข้าเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2560 มีมติอนุมัติค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท และเบี้ยประชุมครั้งละ 100,000 บาท หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุม 100,000 บาท เท่านั้น

- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัท หรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัทให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่ายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่น ๆ

- สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร กรรมการบริษัท (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และบุตรที่ชอด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่า เพื่อการเดินทางไป-กลับในทุกเส้นทางบิน จำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเท่านั้น

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2560

กรรมการ	ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
- ประธานกรรมการ	100,000	100,000	0.5% ของ
- กรรมการ	80,000	80,000	เงินปันผลจ่าย
คณะกรรมการตรวจสอบ			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	100,000	-	-
- กรรมการตรวจสอบ	80,000	-	-
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน			
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
คณะผู้บริหาร*			
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
- กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	-	-	-

* กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 4 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 11.80 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน ค่าเบี้ยประชุม และโบนัส ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)			
		กรรมการ บริษัท	กรรมการ ตรวจสอบ	กรรมการ สรรหาและ กำหนด ค่าตอบแทน	รวม
นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการบริษัท / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	2,702,485	1,200,000	80,000	3,982,485
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการบริษัท / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	2,382,485	960,000	80,000	3,422,485
นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการบริษัท / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	2,462,485	960,000	80,000	3,502,485
คุณชนัญญารักษ์ เพ็ชรรัตน์*	กรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร	890,045	-	-	890,045

* ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 9 สิงหาคม 2560 ถึงวันที่ 27 ธันวาคม 2560

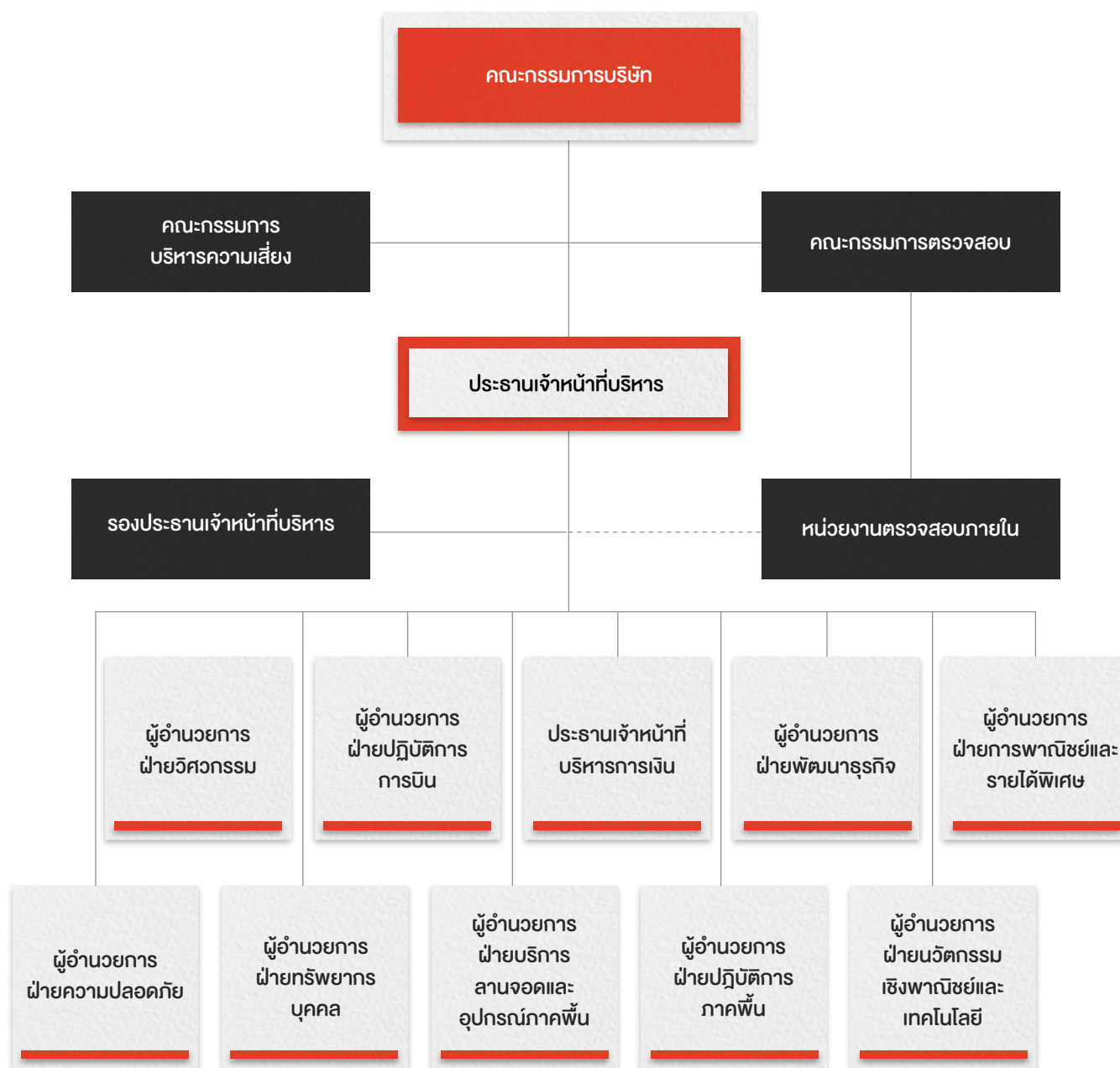
- ในปี 2560 บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพ์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2560

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 59	จำนวนหุ้น ณ 10 ม.ค. 61	จำนวนหุ้นที่ เปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2. นายณัฐวุฒิ เกษมทรัพย์	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4. นายธรรพลฐ์ แบเลเวิลด์	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	242,500,000	2,004,088,286	1,761,588,286	41.32
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
5. นาวาอากาศเอกธนัทพร งามปลั่ง	กรรมการ	*1,200,082	1,200,082	-	0.0392
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	*700,000	700,000	-	-
6. นายปรีชญา รัศมีธานีรินทร์	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	27,000,000	19,000,000	(8,000,000)	0.39
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
7. หม่อมหลวงบวรนาถ เทวกุล	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	23,351,977	17,351,977	(6,000,000)	0.36
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	9,712,091	9,712,091	-	0.20
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการ	*200,000	200,000	-	0.0041
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
10. นายสันทัต สงวนดีกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

หมายเหตุ * การถือครองหลักทรัพ์ ณ วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560



โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (“บริษัทย่อย”) ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 3 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธารินทร์	ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ ภาไวยรัมย์	กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
3. นายธรรตพลฐ์ แบลเวลด์	กรรมการ
4. นายสันติสุข คล่องใช้ยา**	กรรมการ
5. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร**	กรรมการ
6. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส	กรรมการ
7. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	กรรมการ
8. นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกกัน	กรรมการ
9. นางภัทรา บุศราวาศ์ *	กรรมการ

* ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 3/2560 วันที่ 9 พฤศจิกายน 2560 มีมติแต่งตั้ง นางภัทรา บุศราวาศ์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนนายสจ๊วต แอล ดิน ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2560

** ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2560 วันที่ 27 ธันวาคม 2560 มีมติแต่งตั้งกรรมการทดแทนกรรมการที่ลาออกจากตำแหน่งโดยมีผลเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560 รายละเอียดดังนี้

1. นายสันติสุข คล่องใช้ยา ดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนายอัยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา
2. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร ดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนายสมบัติร์ เดชพาณิชกุล

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเขต เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน

“นายธรรตพลฐ์ แบลเวลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร หรือ นางภัทรา บุศราวาศ์ รวมเป็นสองคน และประทับตราสำคัญของบริษัท” หรือ “นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร หรือ นางภัทรา บุศราวาศ์ กรรมการสองในสาม คนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส หรือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน รวมเป็นสามคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. การประกาศจ่ายเงินปันผล หรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือ ลด และ/หรือ เปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียน หรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัท หรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือการออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ และ/หรือ ข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจ และ/หรือ งบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบกิจการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบ หรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัทสมาชิก ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะ และ/หรือ ขอบเขตการดำเนินธุรกิจในเวลาอันของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงาน หรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการ หรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายจ่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์ หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาวะผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดเหนี่ยว การจำนอง หลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินจำนองล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับผิด ค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้มีการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหนี้ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใดๆ ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี ปึงประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท
13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุนสินทรัพย์ หรือความรับผิดของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2560

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	4/4
2. นายณัฐวุฒิ ภาไบบรมย์	4/4
3. นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์	4/4
4. นายสันติสุข คล่องใช้ยา**	0/4
5. นายไพรัช พรพัฒนนางกูร**	0/4
6. นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอ์นันเดส	1/4
7. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	2/4
8. นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกกัน	3/4
9. นางภัทรา บุศราวาศ*	0/4

* เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2560

** เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560

คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนด โดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ ภาไบบรมย์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ ภาไบบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้ และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปี นับจากวันที่ได้รับแต่งตั้ง โดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2560 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	3/3
นายณัฐวุฒิ ภาไบบรมย์	3/3

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบเหมือนกันกับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนนี้ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท ดังนั้น การบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ 31 ธันวาคม 2560 ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. นายบัญญัติ หาระกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการบริหารความเสี่ยง

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน
- พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง
- จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ
- ติดตามการดำเนินการบริหารความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มกระบวนการที่จะบ่งชี้ให้ทราบถึงความเสี่ยง รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตาม และรายงานอย่างเป็นระบบ

5. ให้การสนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจน ติดตามและประเมินผลปีละ 2 ครั้ง
6. รายงานต่อคณะกรรมการบริษัท/คณะกรรมการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงและการจัดการกับความเสี่ยงที่สำคัญ

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรศพลฐ์ แบเลเวิลด์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายปรัชญา รัศมีธานีรินทร์	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายสันศักดิ์ สงวนดีกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
4. หม่อมหลวงบวรนนทเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาดและรายได้พิเศษ
6. นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
7. นายบัญญัติ ธรรมกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
8. นางจีลฎี พันธุ์จินดา	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
9. นายสุวิทย์ ศรีสารคาม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลูกค้าและอุปการณ์ภาคพื้น
10. นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
11. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
12. นายธাত্রี ขวัญสังข์	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย

ผู้บริหารตามคำนิยามของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ซึ่งหมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายแรก นับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
3. ติดตามและรายงานสภาวะ ฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
4. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในงานด้านปฏิบัติการ และงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
5. เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการ และหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ
6. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียง และภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
7. มีอำนาจในการออกแก้ไขเพิ่มเติม ปรับปรุงระเบียบคำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงาน และลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือน และเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
8. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือ การดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
9. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงาน เฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนดหรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องมีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้น หรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระ อาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ในปี 2560 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	1/1
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	1/1
3. นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์	1/1

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

- พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
- พิจารณาหลักเกณฑ์ และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหา และพิจารณากันกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระ หรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การสรรหากรรมการบริษัท จะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ
- พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบพทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
- ปฏิบัติกรอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสม ที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ โดยจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ และจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีความประพฤติดีตาม มาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการ

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้นจะกำหนดไว้ในข้อบังคับซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่เกิน 9 คน จำนวนกรรมการจะได้รับการเสนอชื่อดังนี้
 - กรรมการจำนวนไม่เกิน 4 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. (“กรรมการกลุ่ม ก.”)*
 - กรรมการจำนวนไม่เกิน 5 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ข. (“กรรมการกลุ่ม ข.”)**
- ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้ง ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสาม หรือจำนวนใกล้เคียงกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อ โดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการ ผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มที่ว่างก็ได้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเช่นนี้จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดระยะเวลาที่กรรมการซึ่งตนเข้าดำรงตำแหน่งแทนนั้นชอบที่จะอยู่ได้

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระ ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ
2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง คณะผู้บริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้น ในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัท และเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ได้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณานุมัติต่อไป

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณานุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผล และวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน / หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทน สำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการ โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าว ต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสม และเพียงพอที่จะจูงใจ และรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่กรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ ค่าตอบแทนกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน จะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2560 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าเบี้ยประชุมท่านละ 80,000 บาทต่อครั้ง โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าเบี้ยประชุม 100,000 บาทต่อครั้ง
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) ให้ได้รับค่าเบี้ยประชุมเท่ากับค่าเบี้ยประชุมของกรรมการบริษัท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัท หรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นผู้แทนกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมท่านละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมท่านละ 40,000 บาทเท่านั้น

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2560

กรรมการ	ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
- ประธานกรรมการ	-	100,000	-
- กรรมการ	-	80,000	-
คณะกรรมการตรวจสอบ			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	100,000	-
- กรรมการตรวจสอบ	-	80,000	-
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน			
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
คณะผู้บริหาร*			
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
- กรรมการที่เป็นผู้บริหาร	-	-	-

* กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1.66 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)			
		กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	รวม
นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการบริษัท / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	400,000	300,000	40,000	740,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์	กรรมการบริษัท / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	320,000	240,000	40,000	600,000
นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกกัน	กรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร	320,000	-	-	320,000

ในปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารรวม 12 รายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 137.10 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน และโบนัส

- อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2560 ข้างต้น เป็นอย่างเดียวกับปี 2559

บุคลากรและการฝึกอบรม

ข้อมูลทั่วไป

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 4,992 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ และภูมิศาสตร์ ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2560
นักบินและนักบินผู้ช่วย	632
ลูกเรือ	1,132
การดำเนินการภาคพื้นดิน	2,031
วิศวกรรม	442
การตลาด	220
สำนักงานใหญ่	168
อื่นๆ	367
รวม	4,992

ภูมิศาสตร์	ณ 31 ธันวาคม 2560
กรุงเทพฯ	3,585
ภูเก็ต	328
เชียงใหม่	383
หาดใหญ่	142
กระบี่	150
อุตรดิตถ์	138
อื่นๆ	266
รวม	4,992

บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความจำเป็นในการประกันความต่อเนื่องในการบริหารจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อรักษาข้อได้เปรียบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เหนือกว่าคู่แข่ง ทั้งนี้ กรรมการของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าความสำเร็จอย่างต่อเนื่องของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนและความทุ่มเทของผู้บริหารของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับใช้กลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล ซึ่งรวมถึงค่าตอบแทนที่สามารถแข่งขันได้ การสรรหาที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และแผนการพัฒนาและสืบทอดงาน

การสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบต่อผลดำเนินงานที่มีนัยสำคัญต่อบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงานและยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรมในด้านนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุม และเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่ หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับล่าง และระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

- ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา -

คำตอบแทนบุคลากร

คำตอบแทนรวมของพนักงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2560 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 5,459.06 ล้านบาท

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สมทบเงินร้อยละ 3-10 ของเงินเดือนของพนักงานเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และพนักงานจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 3-15 ของเงินเดือนของพนักงานแต่ละราย ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีพนักงานแล้ว

นโยบายในการพัฒนาบุคลากร

การฝึกอบรม

นักบิน

นักเรียนการบินทุกคนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลงทะเบียนเข้าฝึกอบรมใน บจ. บางกอกเอวิเอชัน เซ็นเตอร์ (“BAC”) ซึ่งเป็นการเข้าฝึกอบรมในประเทศ โดย BAC มีอุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัย และได้รับใบรับรองจากสำนักงานบริการการบินแห่งชาติ (FAA) ข้อกำหนดการบินร่วมกัน (JAR) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) รวมทั้งมีหลักสูตรที่ได้มาตรฐาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีได้เลือกปฏิบัติในการสรรหานักเรียนการบิน ทั้งนี้ พนักงานจากหลายแผนกสามารถสอบเข้าคัดเลือกในหลักสูตรนี้ได้ ทั้งนี้ นักเรียนการบินมักจะจบการศึกษาหลังจากฝึกอบรมนาน 1 ปี หลังจากนั้น นักเรียนเหล่านี้ต้องฝึกฝนด้วยระบบจำลองการบิน (Simulator) เพื่อขับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความช่วยเหลือ นักเรียนการบินในการให้เงินสนับสนุนค่าฝึกอบรม โดยมีข้อผูกมัดตามสัญญา เพื่อแลกกับการที่นักเรียนต้องให้คำมั่นว่าจะทำงานกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นระยะเวลา 10 ปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสรรหานักบิน ผู้มีประสบการณ์จากสายการบินอื่นๆ และคาดว่าจะต้องการนักบินรวมทั้งสิ้น ประมาณ 855 คนภายในปี 2561

นักบินที่ได้รับการสรรหามาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยาน โดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่งโดยเฉพาะ ปัจจุบันนักบินใช้ระบบจำลองการบินของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ซึ่งดำเนินการโดย Asian Aviation Centre of Excellence ซึ่งตั้งอยู่ในกรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

ลูกเรือ

โครงการฝึกอบรมลูกเรือระยะเวลาประมาณ 60 วัน (รวมวันหยุด) จัดขึ้นที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์และที่สำนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในกรุงเทพฯ การฝึกอบรมทั้งหมดดำเนินการโดยผู้ฝึกสอนลูกเรือและนักบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหลักสูตรต่างๆ ครอบคลุมถึงวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉิน การปฐมพยาบาล การฝึกความคุ้นเคยในห้องโดยสารการบิน การประกาศต่อสาธารณะ การดูแลบุคลิกภาพ และการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยาน และทักษะด้านการขาย ทั้งนี้ องค์ประกอบด้านความปลอดภัยและกฎระเบียบของโครงการนี้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน

อนึ่ง ลูกเรือต้องพูดภาษาอังกฤษและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร การจัดการสินค้าอันตราย การรับมือผู้โดยสารที่ประพฤติตัวไม่เหมาะสม และหลักสูตรการระงับตัวผู้ก่อการร้าย นอกจากนี้ ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ว่าด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉิน และการปฐมพยาบาลทุกปี

พนักงานภาคพื้นดิน

บุคลากรให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินผ่านโครงการฝึกอบรมด้านการบริการลูกค้า ซึ่งจัดขึ้นที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ โดยครอบคลุมถึงการฝึกอบรมในระบบการสำรองที่นั่ง และการลงทะเบียนขึ้นอากาศยาน (Check-in) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิธีการปฏิบัติด้านการติดตามสัมภาระของผู้โดยสาร และการบริการลูกค้า พนักงานภาคพื้นดินเข้ารับการฝึกอบรมตลอดทั้งปี เช่น การฝึกอบรมเพื่อแยกแยะสินค้าอันตราย การปฐมพยาบาล และการรับมือภัยคุกคามจากระเบิด

นอกจากนี้ บุคลากรประจำภาคพื้นดินยังผ่านการฝึกอบรมด้านการให้บริการในลานจอด (Ramp Training) เป็นระยะเวลา 2-3 สัปดาห์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับ การขยับยานพาหนะบนลานจอด การบรรทุกของขึ้นอากาศยาน และการขนถ่ายของออกจากอากาศยาน การให้สัญญาณรับส่งอากาศยาน การลากจูงอากาศยาน ความปลอดภัยของลานจอด และวิธีการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน นอกจากนี้ พนักงานใหม่ยังต้องเรียนรู้เกี่ยวกับข้อบังคับด้านการบินพลเรือน แผนผังของอากาศยาน และข้อบังคับว่าด้วยการเคลื่อนย้ายของยานพาหนะภายในท่าอากาศยาน นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรทักษะการเป็นหัวหน้างานเมื่ออาชีพ (Supervisory Skills for Team Leader) ให้กับหัวหน้าทีมบริการในลานจอด (Ramp Team Leader) ที่ต้องบริหารพนักงานจำนวนมาก เพื่อพัฒนาทักษะการบริหารคน และบริหารผลงานอย่างมืออาชีพ

วิศวกร

วิศวกรทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการฝึกอบรมที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ หลักสูตรการฝึกอบรมมีระยะเวลา 52 วัน โดยมีการฝึกอบรมขณะปฏิบัติเพิ่มเติมอีก 3 เดือน และการทดสอบภายหลังโดยแผนกประกันคุณภาพ (Quality Assurance Department) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้คำมั่นว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 2 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการการบินของบริษัท ในกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ กระบี่ และเมืองพัทยา (อู่ตะเภา)



ptt
Group



K

KASIKORNTHAI

ธนาคารกสิกรไทย
开泰银行 KASIKORNBANK



Easily PLUS

with anyone anywhere.

#PLUS for more.



www.kasikornbank.com
K-Contact Center 02-8888888



KBank Live



KBank Live



KBank Live



KBank Live

บริการทุกระดับประทับใจ

รายละเอียด กรรมการและผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

นายอารักษ์ ชลารักษ์

ประธานกรรมการ /
ประธานกรรมการตรวจสอบ /
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

1 พฤศจิกายน 2555

อายุ (ปี) 67

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (ไฟฟ้าสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สถาบันวิทยากรพลังงาน รุ่น 1/2555
- สถาบันวิทยากรตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 9)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 106/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบัน
กรรมการบริษัทไทย (IOD)
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 4515)
- Advance Management Program (AMP 153), Graduate School of Business
Administration Harvard University

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2555 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2556 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สมาร์ทโฟล
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. หลักทรัพย์ ไอ วี โกลบอล
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอ ที อี
2555	รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงพลังงาน
2554 - 2555	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- บมจ. หลักทรัพย์ ไอ วี โกลบอล

- บจ. สมาร์ทโฟล

- บจ. เอ ที อี

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความ
ขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์

กรรมการ /

กรรมการตรวจสอบ /

ประธานกรรมการสรรหาและ
กำหนดค่าตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

13 ธันวาคม 2554

อายุ (ปี) 54

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ City University, USA
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 28/2004 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 4/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่นที่ 6/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น-เคปเปิล อัลตราซีแอนซ์ (เอสเค19)
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น-เคปเปิล อัลตราซีแอนซ์ (เอสเค28)
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ฟู้ด แคปิตอล
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหารกลุ่ม	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. เคพีเอ็น แลนด์
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วะตะแบก วินด์
2558 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เคพีเอ็น เฮลท์แคร์
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น โฮลดิ้ง
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น โซนีส อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ดิวเตอร์ริง
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี่
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ	บมจ. ฟินันซ่า
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. อีสเทิร์นควีซีน (ประเทศไทย)
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น ออวอร์ด
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคเอ็นแอนด์แอสโซซิเอทส์
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์ เอ็นเทอร์เทนเมนท์
2545 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. สยามโคย์
2539 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
ปัจจุบัน	กรรมการบริษัท	บจ. สปรอต ไซไซตี้
ปัจจุบัน	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น ซากากุชิ
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สยามเชียงใหม่
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค.อี.ซี. อินเตอร์เนชั่นแนล
ปัจจุบัน	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง (ต่อ)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค.พี.เอ็น.ทาวเวอร์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น โลฟิสไต้ล
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ดู ดู น่อง
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค พี เอ็น เทรดดิ่ง
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น มารีน
2557 - 2560	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ติวเตอรริง อะคาเดมี่
2556 - 2560	กรรมการบริหาร	บจ. เคพีเอ็น กอล์ฟ อะคาเดมี่
2556 - 2560	กรรมการบริหาร	บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น
2553 - 2560	กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ	บมจ. แมทซิง แม็กซีไมซ์ โซลูชั่น
2557 - 2558	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2553	ประธานกรรมการปฏิบัติการ	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2551 - 2559	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค รูม
2551 - 2559	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค สยามสแควร์
2551 - 2557	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค เชียงใหม่
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. คอมพิวเตอร์แอนดาคอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเซส
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรดดิ่ง
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. สยามขอนแก่น
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรดดิ่ง
2546 - 2555	กรรมการตรวจสอบ	บมจ. ประสิทธิ์พัฒนา
2546 - 2555	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน	บจ. โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - บมจ. ฟินันซ่า - บมจ. ฟู๊ด แคปปิตอล

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. เคพีเอ็น-เคปเปิล
- อัลลายซ์แอนซ์ (เอสเค19)
- บจ. เคพีเอ็น-เคปเปิล
- อัลลายซ์แอนซ์ (เอสเค28)
- บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป
- คอร์ปอเรชั่น
- บจ. เคพีเอ็น แลนด์
- บจ. วะตะแบก วินด์
- บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง
- บมจ. เคพีเอ็น เฮลท์แคร์
- บจ. เคพีเอ็น โฮลดิ้ง
- บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่
- บจ. เคพีเอ็น ไชนีส อะคาเดมี่
- บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง
- แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
- บจ. เคพีเอ็น ติวเตอรริง
- บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี่
- บจ. เคพีเอ็น มิวสิค
- บจ. อีสเทิร์นควีซัน (ประเทศไทย)
- บจ. เคพีเอ็น อวอร์ด
- บจ. เคเอ็นแอนด์แอสโซซิเอทส์
- บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์
- เอ็นเทอร์เทนเมนท์
- บจ. สยามโคย์
- บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
- บจ. สปอร์ต โซไซตี้
- บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
- บจ. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)
- บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น
- บจ. เคพีเอ็น ซากากูชิ
- บจ. สยามเชียงใหม่
- บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล
- บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
- บจ. เค.พี.เอ็น.ทาวเวอร์
- บจ. เคพีเอ็น โลฟิสไต้ล
- บจ. ดู ดู น่อง
- บจ. เค พี เอ็น เทรดดิ่ง
- บจ. เคพีเอ็น มารีน

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์

กรรมการ /

กรรมการตรวจสอบ /

กรรมการสรรหาและ

กำหนดค่าตอบแทน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 พฤศจิกายน 2559

อายุ (ปี) 47

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- Owner / President Management Executive Program, Harvard Business School, Harvard University, Massachusetts, USA
- Master of Science in Finance, Bentley College, Massachusetts, USA
- Bachelor of Science in Business Administration, Northeastern University, Massachusetts, USA
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 48/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 175/2013 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 32/2010, สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Monitoring the System of Internal Control and Risk Management (MIR 9), Thai Institute Of Directors Association (IOD)
- สถาบันวิทยากรตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 9)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เนชั่นแนล เพาเวอร์ ซัพพลาย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค เวนเซอร์
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เมเวธเธอร์ กรุ๊ป
2555 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบและกำกับดูแลกิจการ	บมจ. คริสเตียนีและเน็ลสัน (ไทย)
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการและรองเลขาธิการ	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และหอการค้าไทย
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. หลักทรัพย์ ยูโอบี เคย์เฮียน (ประเทศไทย)
2548 - ปัจจุบัน	ประธานกิตติมศักดิ์	หอการค้านานาชาติแห่งประเทศไทย
2548 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร	บลจ. เมอร์ชั่น พาร์ทเนอร์ จำกัด
2548 - ปัจจุบัน	ประธาน / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. หลักทรัพย์ เมอร์ชั่น พาร์ทเนอร์

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

- กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - บมจ. คริสเตียนีและเน็ลสัน (ไทย)
- บมจ. หลักทรัพย์ ยูโอบี เคย์เฮียน (ประเทศไทย)

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บมจ. เนชั่นแนล เพาเวอร์ ซัพพลาย
- บจ. เค เวนเซอร์
- บจ. เมเวธเธอร์ กรุ๊ป
- สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และ หอการค้าไทย
- บมจ. หลักทรัพย์ เมอร์ชั่น พาร์ทเนอร์
- บลจ. เมอร์ชั่น พาร์ทเนอร์ จำกัด
- หอการค้านานาชาติแห่งประเทศไทย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายรศพรพล แบเลวิลด์

กรรมการ/

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

21 มิถุนายน 2550

อายุ (ปี) 51

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

41.32

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ

หรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 148/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 81/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 13)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริษัท	บมจ. ทรีซิกตี้ไฟว์
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คำภีร์ คอร์ปอเรชั่น
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คำภีร์ ลอจิสติกส์
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เสือดำ คอร์ปอเรชั่น
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ทูน่าประกันภัย
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทออร์ คอฟฟี่
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เวิร์ธ เวนเจอร์ส
2558 - 2560	กรรมการ	บจ. แอคเซลเลนซ์ (ประเทศไทย)
2558 - 2560	กรรมการ	บจ. อินฟอร์เมชั่น เทคโนโลยี กรุ๊ป
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. ซี แอนด์ เอ เอ็นเตอร์เทนเมนต์
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. แอมบีล เวิร์ธ
2558	กรรมการ	บจ. ซี ทู
2557 - 2559	กรรมการ	บจ. แพชั่น เอเชีย
2554 - 2557	กรรมการ	บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว
2554 - 2556	กรรมการ	บจ. แพตตี้ แอนด์ แพร์โหม
2553 - 2556	กรรมการ	บจ. เจ เจ สยามพัฒนา
2549 - 2556	กรรมการ	บจ. แอร์เอเชีย โกลบอลเดย์

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - บมจ. ทรีซิกตี้ไฟว์

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. คำภีร์ คอร์ปอเรชั่น
- บจ. คำภีร์ ลอจิสติกส์
- บจ. เสือดำ คอร์ปอเรชั่น
- บมจ. ทูน่าประกันภัย
- บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์
- บจ. ไทออร์ คอฟฟี่
- บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท
- บจ. เวิร์ธ เวนเจอร์ส

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นาวาอากาศเอก ธนภัทร งามปลั่ง

กรรมาการ

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

27 ธันวาคม 2560

อายุ (ปี) 61

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.0392

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ หรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท มหบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 5222)
- ประกาศนียบัตร Flying Safety Officers' Course of Royal Australia Airforce
- ประกาศนียบัตร เสนาธิการ ทหารอากาศ (ท.อ.) ผู้บังคับฝูงบิน รุ่นที่ 59 (ท.อ.) นายทหารนรภัย รุ่นที่ 27 (ท.อ.) ครูการบิน นักบินลำเลียงทำหน้าที่ต้นหน รุ่นที่ 5 และนักบินกองทัพอากาศ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2559 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษา	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - 2559	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2559	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2546 - 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2551 - 2554	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายปรัชญา รัศมีรานินทร์

กรรมการ/

ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

28 ธันวาคม 2560

อายุ (ปี) 59

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.39

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

หม่อมหลวง บวรเทพ เทวกุล

กรรมการ/

ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

27 ธันวาคม 2560

อายุ (ปี) 57

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.36

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2550 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2559	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2550 - 2558	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2547 - 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ State University of New York, USA
- อนุปริญญา สาขาวิทยาศาสตร์ Kemper Military College, Missouri, USA
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 12/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
ค.ศ. 2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2554 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2547 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เดลวี โฮลดิ้ง
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อีโคโนลอคซ์
2554 - ค.ศ. 2560	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - 2558	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. เดลวี โฮลดิ้ง - บจ. อีโคโนลอคซ์

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายสันติสุข คลองใช้ยา

กรรมการ/

ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

13 ธันวาคม 2554

อายุ (ปี) 52

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.20

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

นายไพรัช พรพัฒนางกูร

กรรมการ

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

27 ธันวาคม 2560

อายุ (ปี) 43

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.0041

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการ
หรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2550 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และ รายได้พิเศษ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ San Diego State University
- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 254/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์
2560	กรรมการ	บจ. ทรี แดนซ์ พับลิชซิ่ง
2560	กรรมการ	บจ. ทรี แแดนซ์ แอคทีฟ
2560	กรรมการ	บจ. อิน พับลิชซิ่ง
2559 - 2560	กรรมการ	บจ. ทรี แแดนซ์ โฮลดิ้งส์
2559 - 2560	กรรมการ	บจ. อิมเมจ พับลิชซิ่ง
2547 - 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายสันศักดิ์ สงวนดีกุล

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

6 กรกฎาคม 2559

อายุ (ปี) 54

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการเงิน University of Denver
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2559 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2553 - 2559	รองกรรมการผู้จัดการ	บริษัทหลักทรัพย์ ธนชาติ จำกัด
2547 - 2553	กรรมการผู้จัดการ	บริษัทหลักทรัพย์ นครหลวงไทย จำกัด

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดกรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 11 มกราคม 2556

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 13 ธันวาคม 2554

นายบรรศพลฐ์ แบลเวิลด์

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 19 กันยายน 2546

นายสันติสุข คล่องใช้ยา

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 27 ธันวาคม 2560

นายไพรัช พรพัฒน์นางกูร

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 27 ธันวาคม 2560

รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอร์นานเดส

กรรมการ

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

19 กันยายน 2546

อายุ (ปี) 54

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- Honorary Doctorate of Business Innovation, University Technology Malaysia (UTM)
- Accountancy and Finance, London School of Economics

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Investment Ltd.
2544 - ปัจจุบัน	Non-Independent, Executive Director and Group Chief Executive Officer	AirAsia Berhad
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Pay Pte. Ltd.
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Pte. Ltd.
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asia Aviation Capital Limited
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	T & Co Café Sdn. Bhd.
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	T & Co Coffee Sdn. Bhd.
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Capital Limited
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Live Sdn. Bhd.
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Japan Co., Ltd.
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Madcience Consulting Sdn. Bhd.
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Labs Sdn. Bhd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Investment Ltd.

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง (ต่อ)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Epik Shop Sdn. Bhd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	GCG Capital Limited
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Lancefield Property SARL
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	New Queens Park Development SARL
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Oakfield Property SARL
2557 - ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money International Sdn. Bhd. (in liquidation)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia (India) Limited
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Duty Free Sdn. Bhd. (in liquidation)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Global Ltd. (Deregistered)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Educ8 Group Sdn. Bhd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Developments Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Stadium Development Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia EXP Pte. Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Inc.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Group Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Enterprises Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Merchandising Ltd. (in liquidation)
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Technology & Innovation Ltd. (in liquidation)
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Holdings Pte. Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	EQ8 Limited (in liquidation)
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Asia Sdn. Bhd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Holdings Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd.
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Factory Limited
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Ventures Sdn. Bhd. (S308(2))
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Epsom College Malaysia Sdn. Bhd.
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asian Contact Centres Sdn. Bhd.
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Aero Ventures Sdn. Bhd. (in liquidation)
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asia IP Ventures Limited
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group Sdn. Bhd.
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Longhaul Sdn. Bhd. (in liquidation)
2549 - ปัจจุบัน	Non-Independent Executive Director and Co-Group Chief Executive Officer	AirAsia X Berhad
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	BIGPay Malaysia Sdn. Bhd. (formerly known as Tpaay Asia Sdn. Bhd.)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง (ต่อ)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Sdn. Bhd.
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Management Sdn. Bhd.
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Talk Sdn. Bhd.
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Dragonback Media Interactive Sdn. Bhd. (in liquidation)
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group.com Ltd.
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels.com Ltd.
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia (Mauritius) Limited
2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Crunchtime Culinary Services Sdn. Bhd. (S308(4))
2544 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Air Sdn. Bhd.
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tuneasia.com Sdn. Bhd. (S308(2))
2541 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Intellectual Property Protection Sdn. Bhd. (S308(4))
2559 - 2560	กรรมการ	Mirus Aircraft Seating Malaysia Sdn. Bhd.
2559 - 2560	กรรมการ	Think Big Digital Sdn. Bhd.
2557 - 2560	กรรมการ	roKKi IP Limited (Deregistered)
2555 - 2560	กรรมการ	Amulya Property Ltd. (Dissolved)
2555 - 2560	Non Independent, Non Executive Director	Tune Protect Group Berhad
2554 - 2560	กรรมการ	Caterham (UK) Ltd. (Dissolved)
2554 - 2560	กรรมการ	Ultimate Skyline Sdn Bhd (formerly known as Caterhamjet Malaysia Sdn. Bhd.)
2552 - 2560	กรรมการ	Kuala Lumpur Education City Sdn. Bhd. (S308(2))
2552 - 2560	กรรมการ	Tune Tones Inc. (Dissolved)
2557 - 2559	กรรมการ	roKKi Retail Ltd. (Deregistered)
2556 - 2559	กรรมการ	Caterham Moto Racing Ltd. (Dissolved)
2554 - 2559	กรรมการ	Caterham Bikes Ltd. (Dissolved)
2554 - 2559	กรรมการ	Caterham Composites Ltd. (Dissolved)
2552 - 2559	กรรมการ	Due Voci LLC (Dissolved)
2551 - 2559	กรรมการ	Tune Service Sdn. Bhd.
2557 - 2558	กรรมการ	CaterhamJet International Ltd. (Deregistered)
2554 - 2558	กรรมการ	Rokki Sdn. Bhd.
2553 - 2558	กรรมการ	Dinato Racing Limited
2547 - 2558	กรรมการ	AirAsia Go Holiday Sdn. Bhd.
2556 - 2557		roKKi Avionics Sdn. Bhd.
2555 - 2557	กรรมการ	Caterham Tech (M) Sdn. Bhd. (S308(4))
2555 - 2557	กรรมการ	Think Big Digital Sdn. Bhd.
2554 - 2557	กรรมการ	Asian Aviation Centre of Excellence Sdn. Bhd.

นายคารมรุฒิน ปินเมอรานัน

กรรมการ

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

12 พฤศจิกายน 2546

อายุ (ปี) 56

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง (ต่อ)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2554 - 2557	กรรมการ	Tune Live Sdn. Bhd.
2553 - 2557	กรรมการ	Tune Studios Sdn. Bhd.
2552 - 2557	กรรมการ	1 Malaysia Racing Team Sdn. Bhd.
2550 - 2557	กรรมการ	Tune Tones Sdn. Bhd.
2555 - 2556	กรรมการ	Star Publications (Malaysia) Berhad
2554 - 2556	กรรมการ	AirAsia Japan Co., Ltd.
2552 - 2556	กรรมการ	Yayasan Satu Malaysia

คุณวุฒิทางการศึกษา

- Master of Business Administration, (Finance) Central Michigan University
- Bachelor of Science degree, magna cum laude (Finance), Central Michigan University
- Diploma in Actuarial Science, University Technology MARA

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Investment Ltd.
2544 - ปัจจุบัน	Non-Independent, Executive Chairman	AirAsia Berhad
2560 - ปัจจุบัน	Commissioner	PT. Airasia Indonesia TBK
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Pte. Ltd.
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Capital Limited
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Live Sdn. Bhd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asia Aviation Capital Limited
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	BIG Investments Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Epik Shop Sdn. Bhd. (formerly known as Rokki Shop Sdn. Bhd.)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	GCG Capital Limited
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Lancefield Property SARL
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	New Queens Park Development SARL
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Oakfield Property SARL
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	roKKi Retail Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Think Big Digital Sdn. Bhd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money International Sdn. Bhd. (in liquidation)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Duty Free Sdn. Bhd. (in liquidation)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CJS Aviation Pte. Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Educ8 Group Sdn. Bhd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Developments Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Stadium Development Ltd.

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง (ต่อ)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	DCS Energy Sdn. Bhd.
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Epsom College Malaysia Sdn. Bhd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Group Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Enterprises Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Merchandising Ltd. (in liquidation)
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Technology & Innovation Ltd. (in liquidation)
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Holdings Pte. Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	EQ8 Limited (in liquidation)
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Asia Sdn. Bhd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Holdings Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Ultimate Skyline Sdn. Bhd. (f.k.a. Caterhamjet Malaysia Sdn. Bhd.)
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Factory Limited
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Ventures Sdn. Bhd.
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Dinato Racing Ltd.
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group.com Ltd.
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Studios Sdn. Bhd.
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Tones Sdn. Bhd.
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Intrinsic Capital Management Sdn. Bhd.
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Aero Ventures Sdn. Bhd. (in liquidation)
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Corporate Services Limited
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Muncul Juara Sdn. Bhd.
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Pacific Gem Sdn. Bhd.
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group Sdn. Bhd.
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Management Sdn. Bhd.
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Sofa Al Azhar Sdn. Bhd.
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	BIGPay Malaysia Sdn. Bhd. (Formerly known as Tpaay Asia Sdn. Bhd.)
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	New Haven Resort Sdn. Bhd.
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Sdn. Bhd.
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Longhaul Sdn. Bhd. (in liquidation)
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Talk Sdn. Bhd.
2549 - ปัจจุบัน	Non Independent Executive Director and Group Chief Executive Officer	AirAsia X Berhad
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	All Agile Industries Sdn. Bhd.
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Yayasan Pendidikan Titiwangsa

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง (ต่อ)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Dragonback Media Interactive Sdn. Bhd. (in liquidation)
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels.com Limited
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tuneasia.com Sdn. Bhd. (S308(1))
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Wheatley Sdn. Bhd.
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia (Mauritius) Ltd.
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Go Holiday Sdn. Bhd.
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Chestar Properties Sdn. Bhd.
2545 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Domeplex Consolidated Sdn. Bhd.
2544 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Persian Beauty Sdn. Bhd.
2544 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Air Sdn. Bhd.
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Consulting & Trading Sdn. Bhd.
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Corporation Sdn. Bhd.
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Equity Sdn. Bhd.
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Resources Sdn. Bhd.
2539 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Global Sdn. Bhd.
2538 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Raindance Music Sdn. Bhd.
2538 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Red Podium Sdn. Bhd.
2536 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Nescorp Resources Sdn. Bhd.
2534 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Music Works Sdn. Bhd.
ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Inc.
ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2556 - 2559	กรรมการ	Caterham Moto Racing Ltd. (Dissolved)
2554 - 2559	กรรมการ	Caterham Bikes Ltd. (Dissolved)
2554 - 2559	กรรมการ	Caterham Composites Ltd. (Dissolved)
2552 - 2559	กรรมการ	Due Voci LLC (Dissolved)
2551 - 2559	กรรมการ	Tune Service Sdn. Bhd.
2557 - 2558	กรรมการ	CaterhamJet International Ltd. (Deregistered)
2555 - 2557	กรรมการ	Caterham Tech (M) Sdn. Bhd.
2554 - 2557	กรรมการ	Tune Live Sdn. Bhd.
2554 - 2556	กรรมการ	AirAsia Japan Co.,Ltd.

นายโมฮาหมัด คาคาร์ บิน เมริกกัน

กรรมการ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 ธันวาคม 2559

อายุ (ปี) 61

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- Accountancy, Member of Institute of Chartered Accountants in England & Wales
- Accountancy, Member of Malaysian Institute of Accountants

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2559 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	AirAsia Berhad
2558 - ปัจจุบัน	ประธานบริษัท	RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.
2556 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	Sona Petroleum Berhad (in Members' Voluntary Liquidation)
2548 - ปัจจุบัน	ประธานบริษัท	SOGO (K.L.) Department Store Sdn. Bhd.
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	MKM Resources Sdn. Bhd.
2545 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	Rashid Hussain Berhad (In Members' Voluntary Liquidation)
2539 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Ferrite Sdn. Bhd.
2556 - 2560	กรรมการอิสระ	Ideate Media Sdn. Bhd.
2554 - 2560	Non-Independent Non-Executive Director	Astro Malaysia Holdings Berhad
2554 - 2560	กรรมการอิสระ	Astro Overseas Ltd
2546 - 2560	กรรมการอิสระ	Astro All Asia Networks Limited
2556 - 2559	กรรมการ	RHB Investment Bank Berhad
2556 - 2559	กรรมการ	RHB Securities (Thailand) Plc.
2554 - 2559	กรรมการ	RHB Bank Berhad
2552 - 2559	ประธานบริษัท	RHB Capital Berhad
2554 - 2556	ประธานบริษัท	RHB Investment Bank Berhad

นางภัทรา บุศราวังศ์

กรรมการ

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 พฤศจิกายน 2560

อายุ (ปี) 48

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ภาควิชาการเงินและการบัญชี
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต พาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 177/2013
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์
2559 - ปัจจุบัน	ประธานกลุ่มเจ้าหน้าที่บริหาร การเงิน	กลุ่มบริษัทแอร์เอเชีย
2558 - 2559	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - 2559	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	ผู้จัดการทั่วไป แผนกธุรกิจดนตรี	บมจ. บีอีซี เทโรเอ็นเตอร์เทนเมนท์
2553 - 2556	ผู้จัดการทั่วไป	บจ. โซนี่ มิวสิค เอ็นเตอร์เทนเมนท์ (ประเทศไทย)

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

นายธรรพล จู๋ แบลเว็ลด์

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 19 กันยายน 2546

นายปรัชญา รัชมีรานินทร์

รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 3 มีนาคม 2557

นายสันศักดิ์ สงวนดีกุล

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 กันยายน 2559

หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 มีนาคม 2547

นายสันติสุข คล่องใช้ยา

ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และ

รายได้พิเศษ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

วันที่ 1 มกราคม 2550

รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

นาวาอากาศเอก สุรพันธ์ ปทุมวัฒน์

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

3 มีนาคม 2557

อายุ (ปี) 58

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.0042

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

นายบัญญัติ ทรุษกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

3 มีนาคม 2557

อายุ (ปี) 50

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.0008

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- โรงเรียนเสนาธิการ ทหารอากาศ
- โรงเรียนนายทหารนิรภัยการบิน
- โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูงบิน
- โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - ปัจจุบัน	ผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555 - ปัจจุบัน	ผู้ตรวจสอบผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2548 - ปัจจุบัน	ครูฝึกประจำหน้าที่ในอากาศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโทบริหารธุรกิจภาคภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2547 - 2557	ผู้จัดการแผนกควบคุมคุณภาพ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นางธิลภี พันธุมจินดา

ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

3 มีนาคม 2557

อายุ (ปี) 44

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

นายสุวิทย์ ศรีสารคาม

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและ
อุปกรณ์ภาคพื้น

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

7 สิงหาคม 2557

อายุ (ปี) 50

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

นางสาววิชชุ กันตะเพ็ง

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

2 ตุลาคม 2557

อายุ (ปี) 49

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.0024

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท (บริหารทรัพยากรมนุษย์) Rutgers, The State University of New Jersey, สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี (รัฐศาสตร์) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรมนุษย์	บจ. แจนเซ็น-ซีแลค
2553 - 2556	ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายทรัพยากรมนุษย์	บจ. จอห์นสัน แอนด์ จอห์นสัน (ไทย)

คุณวุฒิทางการศึกษา

- สถาบันการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555 - 2557	ผู้จัดการมูลนิธิไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2551 - 2555	ผู้จัดการฝ่ายความประทับใจลูกค้า	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2551	ผู้จัดการฝ่ายบริการผู้โดยสาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557- ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	นายสถานีกรุงเทพ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์

ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์
และเทคโนโลยี

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

2 ตุลาคม 2557

อายุ (ปี) 41

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

นายราตรี วัณญสังข์

ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 พฤศจิกายน 2559

อายุ (ปี) 50

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.0022

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท วิทยาศาสตร์วิทยาการการสื่อสาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์วิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2557- ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์ และเทคโนโลยี	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2557	ผู้จัดการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และ เทคโนโลยี	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2546 - 2550	หัวหน้างานฝ่ายเทคโนโลยีและ สารสนเทศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท การจัดการความปลอดภัยด้านการบิน มหาวิทยาลัย Central Missouri State, สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน / บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2549 - 2559	ครูการบินและผู้จัดการแผนก ความปลอดภัย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

การกำกับดูแลกิจการ



บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการผ่านทาง กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้น เป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความสำเร็จในภาพรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในฐานะที่เป็นองค์กรหนึ่งที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลในการดำเนินธุรกิจ โดยเชื่อมั่นว่าเรามีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มมูลค่าและส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท ดังนั้นคณะกรรมการบริษัทจึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) และได้นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2566 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2013) และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กำหนดมาใช้และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยมีเนื้อหาครอบคลุมถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ

สำหรับในปี 2560 คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาและรับทราบหลักการปฏิบัติตาม CG Code รวมถึงบทบาทหน้าที่ของกรรมการตามหลักปฏิบัติดังกล่าว และได้นำประโยชน์ของหลัก CG Code ไปปรับใช้ในองค์กร เพื่อการสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืน โดยสามารถเปิดเผยข้อมูลให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการในแต่ละหมวดได้ ดังนี้

หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้นรวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูลอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

- บริษัทจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นและเอกสารประกอบให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการ (หรือระยะเวลาอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด) โดยหนังสือเชิญประชุมมีรายละเอียดระเบียบวาระการประชุม เอกสารประกอบระเบียบวาระต่างๆ พร้อมความเห็นของคณะกรรมการบริษัท หนังสือมอบฉันทะตามที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด และรายชื่อของกรรมการอิสระเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถเลือกที่จะมอบฉันทะให้เข้าประชุมแทนได้ รวมทั้งแผนที่แสดงสถานที่ประชุม

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุม จะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัท เกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าดูข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้
- บริษัทจัดช่องทางกลางลงทะเบียน ณ สถานที่จัดการประชุมสำหรับผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาและนักลงทุนสถาบัน นอกจากนี้บริษัทได้นำระบบบาร์โค้ด (Barcode) มาใช้ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียงเพื่อช่วยให้ขั้นตอนการลงทะเบียนและการประมวลผลการลงคะแนนเสียงเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้อง

- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกัน ในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

หมวดที่ 2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอข้อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอมให้แก่ประธานคณะกรรมการบริษัทล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัท
- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำให้การเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุม เพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง
- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท
- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ
- บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทและบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่แนบนโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานรับทราบและปฏิบัติตามไว้ในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “การดูแลเรื่องการนำข้อมูลภายใน”

หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้น และการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

พนักงาน

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทและบริษัทย่อยจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง แต่งตั้งและโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด

บริษัทและบริษัทย่อย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด

บริษัทและบริษัทย่อย เคารพในความเป็นส่วนตัวของพนักงาน ไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อพนักงานปี 2560 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีมีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย
- ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2560 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

คู่ค้า

บริษัทและบริษัทย่อยถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า ดังนั้นการดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสี่ยงต่อชื่อเสียงของ บริษัทและบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ ไม่มีการเรียกรับ หรือยอมรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้า มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า รวมทั้งปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด นอกจากนี้การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ โดยยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างและกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน

เจ้าหนี้

บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วน ตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหนี้มั่นใจในฐานะทางการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี หากเกิดกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตกลงกันได้ บริษัทจะแจ้งให้เจ้าหนี้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหามา

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรมรวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่มีการดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อย ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2560 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

ผู้มีส่วนได้เสียสามารถสอบถามรายละเอียด แจ้งข้อร้องเรียน หรือแจ้งเบาะแสการกระทำผิดทางกฎหมาย ความถูกต้องของรายงานทางการเงิน ระบบควบคุมภายในที่บกพร่อง หรือการผิดจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย โดยสามารถรายงานตรงไปยังกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบได้ที่ E-mail: taa_auditcommittee@airasia.com และ thaiwhistleblower@airasia.com

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยนโยบายการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” หัวข้อย่อย “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และ “การแจ้งเบาะแส” ซึ่งข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสะจะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการสั่งการตรวจสอบข้อมูล และหาแนวทางแก้ไข (ถ้ามี) และจะรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทต่อไป

หมวดที่ 4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ตรงเวลา และได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์และมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัท เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ทั้งหมดได้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัทจะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนสารสนเทศที่เสนอต่อผู้ถือหุ้นในรายงานประจำปี ดูแลคุณภาพของรายงานทางการเงินรวมทั้งงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้ และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นจริงและมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงิน ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใส และทันเวลาตาม

ข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายใน เพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการก็ยังมีการสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงคำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบกับจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี
6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตน และบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อเลขานุการบริษัทซึ่งเป็นผู้ที่คณะกรรมการมอบหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทและให้เปิดเผยสรุปรายงานการ ซื้อ-ขายหลักทรัพย์/ การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ 02 562 5700
 โทรสาร 02 562 5705
 Email: taa_investorrelations@airasia.com
 Website: www.aavplc.com

โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่ นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน เป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปของ ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุน การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบนักลงทุน รายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมาย (Company Visit) เข้าพบผู้บริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินงานได้ตลอดเวลา

สรุปกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ ปี 2559 - 2560 ดังนี้

กิจกรรม	ปี 2559 (จำนวนครั้ง)	ปี 2560 (จำนวนครั้ง)
การพบนักลงทุนต่างประเทศ	6	4
การพบนักลงทุนในประเทศ	6	5
ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน / ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น	5	5
การพบผู้บริหารบริษัท / การประชุมทางโทรศัพท์	37	19
ส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ / โทรศัพท์	4-5 ครั้งต่อวัน	4-5 ครั้งต่อวัน
ร่วมกิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ฯ และ หน่วยงานอื่นๆ เพื่อพบนักลงทุน	2	3

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ให้มีหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Compliance) เพื่อดูแลในด้านการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์บริษัท เว็บไซต์ตลาดหลักทรัพย์ฯ รายงานประจำปี เป็นต้น โดยสารสนเทศดังกล่าวต้องมีความถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัท

หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีภาวะความเป็นผู้นำและมีวิสัยทัศน์ โดยมุ่งมั่นที่จะให้สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่ามากที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์และภารกิจของบริษัททุกๆ 5 ปี เพื่อปรับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต

โครงสร้างคณะกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน และเป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการแต่ละท่านเป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่างๆ รวมทั้งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน และมีจำนวนเพียงพอที่จะกำกับดูแลธุรกิจของบริษัท โดยอย่างน้อย 1 คนเป็นผู้มีประสบการณ์ด้านธุรกิจสายการบินและอย่างน้อย 1 คนมีประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัททำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับการบริหารของบริษัท อาทิ นโยบาย วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย ภารกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับ

ดูแลให้คณะผู้บริหาร บริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลภายใต้กรอบของกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติที่ประชุมคณะกรรมการ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตระมัดระวัง ตามหลักการข้อพึงปฏิบัติที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น

คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

1. กรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอที่จะอุทิศความรู้ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทได้
2. มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องรวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่คณะกรรมการ ก.ล.ต. ประกาศกำหนด
3. กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่น ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทไม่ว่าจะเข้าเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นเว้นแต่จะแจ้งให้ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง
4. กรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนี้ยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นบริษัทใหญ่บริษัทย่อยบริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อย ลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษา ของส่วนราชการซึ่งเป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียน ตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นบริษัทใหญ่บริษัทย่อยบริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี (ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาระหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือ ผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่นซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามและเทียบเท่านิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

การแต่งตั้งและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท และข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ในการสรรหากรรมการให้ดำเนินการผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหา และการพิจารณาจะต้องมีประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น ซึ่งรายละเอียดนโยบายการแต่งตั้งและสรรหากรรมการสามารถดูได้ในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

คณะกรรมการบริษัทมีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม (1/3) เป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3)

กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีหน้าที่กำกับดูแลกิจการและภารกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้เป็นไปตามที่ผู้ถือหุ้นอนุมัติและตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติคณะกรรมการ ทั้งนี้ คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องใช้วิจารณญาณและความรอบคอบในการตัดสินใจทางธุรกิจ และปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ รับผิดชอบ และความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อรักษาผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

โดยประธานกรรมการมีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญดังนี้

ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอโดยไม่ก้าวล่วงในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลการบริหารงานของคณะกรรมการบริหารและคณะอนุกรรมการอื่นๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการประชุม

คณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน

นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการบริษัท และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” และ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร”

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีการแต่งตั้งเลขานุการบริษัท ให้มีขอบเขตและความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

1. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการในข้อกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่คณะกรรมการต้องการทราบและติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้องสม่ำเสมอ รวมถึงการรายงานการเปลี่ยนแปลงในข้อกำหนดกฎหมายที่มีนัยสำคัญแก่คณะกรรมการ
2. จัดประชุมผู้ถือหุ้นและประชุมคณะกรรมการให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และข้อพึงปฏิบัติต่างๆ
3. บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการประชุมของคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งติดตามให้มีการปฏิบัติตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท
4. จัดทำและเก็บรักษาทะเบียนกรรมการ รายงานประจำปีบริษัท หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
5. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหารและจัดส่งสำเนาให้แก่ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่รับรายงาน
6. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศในส่วนที่รับผิดชอบต่อหน่วยงานที่กำกับบริษัท ตามระเบียบและข้อกำหนดของหน่วยงานทางการ
7. ดูแลกิจกรรมของคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่กฎหมายกำหนด หรือตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

คณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการ คือ คณะกรรมการตรวจสอบมีจำนวน 3 ท่าน ทำหน้าที่ตรวจสอบและช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยสมาชิกทุกท่านมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต. และมีขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายละเอียดได้ระบุไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยสมาชิกที่เป็นกรรมการอิสระจำนวน

3 ท่าน ทำหน้าที่ในการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมสำหรับกรรมการ โดยมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดทำมีนโยบายการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นลายลักษณ์อักษร โดยคณะกรรมการจะได้จัดทำให้มีการทบทวนนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ภายหลังจากที่หุ้นสามัญของบริษัทเข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แล้ว บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะถือปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับต่างๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกาศกำหนด โดยจะเปิดเผยรายงานการกำกับดูแลกิจการไว้ในรายงานประจำปีและแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

หลักการกำกับดูแลกิจการที่สำคัญสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อยู่ระหว่างศึกษาหลักการปฏิบัติดังกล่าว โดยคณะกรรมการได้รับทราบหลักการปฏิบัติตาม CG Code แล้ว ทั้งนี้ เพื่อให้คณะกรรมการมีความรู้ความเข้าใจที่เพียงพอ รวมทั้งเพื่อนำประโยชน์จากหลักการปฏิบัติมาปรับใช้ในองค์กร โดยมุ่งเน้นการพัฒนาและปรับใช้กับบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการตามหลักการปฏิบัติตาม CG Code จึงให้มีการทบทวนหลักการปฏิบัติตาม CG Code อย่างต่อเนื่อง สำหรับการเปิดเผยรายงานประจำปีและแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) บริษัทอยู่ระหว่างการนำหลัก CG Code มาปรับรูปแบบการนำเสนอ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและสอดคล้องกับการดำเนินกิจการอย่างยั่งยืนต่อไป

จรรยาบรรณธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดำเนินธุรกิจ โดยยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัทและบริษัทย่อย การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งคณะกรรมการตลอดจนผู้บริหาร และพนักงานทุกคนให้ความสำคัญและมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการและพนักงานใหม่ทุกคนจะได้รับคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจ รวมทั้งลงนามรับทราบและยึดถือปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยหลักจรรยาบรรณธุรกิจฉบับสมบูรณ์ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทภายใต้หัวข้อ “การพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” และหัวข้อย่อย “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี” และ “จรรยาบรรณธุรกิจ”

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์บนหลักการที่ว่า การตัดสินใจใดๆ ในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจจะต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เท่านั้น และควรหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณาต้องแจ้งให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสียของตนในรายการดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในกรณีนั้นๆ

หากมีรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป จะต้องนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พิจารณาอนุมัติ โดยให้คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และ/หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้านเพื่อให้การปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้องรักษา และดูแลเงินลงทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดลำดับขั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ รายละเอียดการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน”

การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ประกอบด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและฝ่ายบริหารจากทุกส่วนงาน ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อ การดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแนะนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง โดยรายละเอียดการบริหารความเสี่ยงปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง”

รายงานของคณะกรรมการ

คณะกรรมการตรวจสอบจะทำหน้าที่สอบทานรายงานทางการเงินและนำเสนอรายงานทางการเงินต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทุกไตรมาส โดยคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยการจัดทำงบการเงินดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และมีการเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน ซึ่งประชุมโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม ได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ชี้กถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยและมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2560 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่าง ๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการทำงาน ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

การประชุมคณะกรรมการ

ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กำหนดให้คณะกรรมการต้องมีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปีและแจ้งให้คณะกรรมการแต่ละท่านทราบ และมีการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่กรรมการเพื่อพิจารณา ก่อนการประชุมล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 5 วันทำการก่อนวันประชุม เว้นแต่ในกรณีจำเป็นรีบด่วนเพื่อรักษาสิทธิหรือประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งในการประชุมทุกครั้งจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน มีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอ โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานที่เกี่ยวข้องโดยตรง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความมุ่งมั่นให้คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับข้อมูลที่เพียงพอ ครบถ้วน ต่อเนื่อง และทันเวลาก่อนการประชุมทุกครั้ง ทั้งนี้ กรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถติดต่อเลขานุการบริษัทได้โดยตรงอย่างอิสระ เลขานุการบริษัทมีหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

คำตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนซึ่งจะเป็นผู้พิจารณากลับกรองและเสนอค่าตอบแทนของกรรมการในแต่ละปีเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทและ/หรือ ผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป โดยการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนของกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนประสิทธิภาพหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้ ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งค่าตอบแทนกรรมการเป็นรายบุคคลไว้ในรายงานประจำปี (Annual Report) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “โครงสร้างค่าตอบแทนกรรมการ”

การพัฒนากรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เพื่อให้สามารถทำหน้าที่และกำกับดูแลกิจการของบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัท และผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งหลักสูตรที่จัดโดยหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐ หรือองค์กรอิสระ เช่น หลักสูตรกรรมการบริษัทของสถาบันกรรมการบริษัทไทยที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดให้กรรมการของบริษัทจดทะเบียนต้องผ่านการอบรมอย่างน้อยหนึ่งหลักสูตร ซึ่งได้แก่ Directors Certification Program (DCP) Directors Accreditation Program (DAP) และ Audit Committee Program (ACP) เป็นต้น

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ
2. จัดเตรียมข้อมูลที่จำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น
3. จัดให้มีการพบปะหรือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหารเพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลงานเป็นรายบุคคล (ประเมินตนเอง) เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการ และปรับปรุงการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม 6 หัวข้อดังนี้

1. โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ
2. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
3. การประชุมคณะกรรมการ
4. การทำหน้าที่ของกรรมการ
5. ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
6. การพัฒนาตนเองของกรรมการและการพัฒนาผู้บริหาร

นอกจากนี้คณะกรรมการได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

หมวดที่ 1 ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย

หมวดที่ 2 การวัดผลการปฏิบัติงาน

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์
- การวางแผนและผลปฏิบัติทางการเงิน
- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับภายนอก
- การบริหารงานและความสัมพันธ์กับบุคลากร
- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี และพิจารณาผลการประเมินตนเองของกรรมการในปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหารให้มีความสมเหตุสมผล โดยมีเลขานุการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การรายงานการมีส่วนได้เสีย

บริษัทได้กำหนดให้กรรมการ กรรมการบริหาร และผู้บริหารตามคำนิยามของสำนักงาน ก.ล.ต. รายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่เกี่ยวข้อง เมื่อเริ่มดำรงตำแหน่ง หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่างๆ และทบทวนข้อมูลต่างๆ เป็นประจำทุกปี

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการกำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงของบริษัท โดยการประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพ ผลงาน ของผู้มีคุณสมบัติ สำหรับการวางแผนพัฒนา ผักกอกรม และเรียนรู้การบริหารงานรายบุคคล ทั้งนี้ เพื่อรักษาความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่ออย่างทันท่วงที

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณา กำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่งเป็นประจำทุกปี และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการและพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่แนวนโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตาม มาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)
2. ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมถึงคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงาน ก.ล.ต.
3. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้รับการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตราการลงโทษหากมีการกระทำการ

ฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพนักงาน การเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหารพนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใช้ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมีได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะ เช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าจะทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าจะทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำได้เพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

คำตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับ บริษัท ไพร์ชเวสเตอร์เฮาส์ คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีประจำปี 2560 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

คำตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาจำนวนเงินรวม 4.93 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.07 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 3.86 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ ผู้สอบบัญชีบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาค่าบริการอื่นที่จ่ายให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดจำนวนเงิน 0.80 ล้านบาทซึ่งเป็นค่าบริการของบริษัทย่อย และบริษัทย่อยไม่มีค่าใช้จ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ การพิจารณาว่าจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด รวมถึงการให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชี ฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่าไม่ก่อให้เกิดการขัดแย้งในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีกรรมการตรวจสอบงานของตนเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระ และขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี

พาสปอร์ตหาย..เที่ยวช่วยไม่ได้
แต่ Tune Protect ช่วยได้
ถ้าคุ้มครองการสูญหาย หรือเสียหาย
ของพาสปอร์ต ตลอดทริปเลยนะ



คุ้มครอง
ตลอดทริป

ทำประกันภัยการเดินทาง Tune Protect

คุ้มครองตลอดทริปตั้งแต่เช็คอินขาไป ยาววว..จนไปเที่ยว จนเดินทางกลับถึงสนามบิน

- คุ้มครองความสูญหาย หรือเสียหายของกระเป๋าเดินทาง และทรัพย์สินส่วนตัว
- ชดเชยค่ารักษาพยาบาลเนื่องจากอุบัติเหตุ หรือการเจ็บป่วย
- คุ้มครองการสูญหาย หรือเสียหายของพาสปอร์ต และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง

บินเที่ยวมั่นใจ ดูแลให้ตลอดทริป

ซื้อประกันภัย Tune Protect
ได้ง่ายๆ หลากหลายช่องทาง



ซื้อพร้อมบัตรโดยสาร
ที่ AirAsia.com



ผ่านทาง AirAsia
Mobile App



ผ่านทางเว็บไซต์
www.tuneprotect.com/airasia



ผ่านเมนูจัดการบิลกึ่ง
หรือขอความช่วยเหลือผ่านเว็บไซต์

หมายเหตุ *Tune Protect สันนิษฐานโดย บริษัท ทุนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจัดให้มีการประกันภัย โดย บริษัท แกรท ฟอรัคชัน โบรคเกอร์ จำกัด ใบอนุญาตเลขที่ ๖๐๐๐๑๖/๒๕๕๙

**ความคุ้มครองขึ้นอยู่กับแผนที่ใช้ ทั้งนี้ไม่ไปแทนข้อกำหนดของกรมธรรม์ โทร. 02 203 9798 อีเมล: enquiry.th@tuneprotect.com





ความรับผิดชอบต่อสังคม

เต็มสูงรอบด้าน ผ่านกิจกรรมเพื่อสังคม ตลอดปี 2560



แอร์เอเชียจับมือ UNDP ประกาศ
ความพร้อมก้าวสู่การพัฒนา
อย่างยั่งยืน



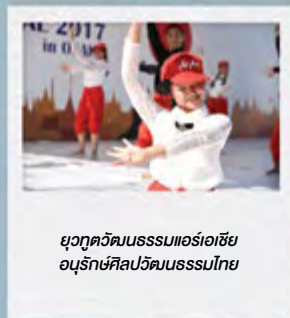
ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการตรวจสอบ
ตามมาตรฐาน ICAO



ลงนามการจ้างงานคนพิการกับ
มูลนิธิธารยสถาปิตยเพื่อคนทั้งมวล



สานต่อโครงการ Journey D
พัฒนาการท่องเที่ยวชุมชน



ยูวทูตวัฒนธรรมแอร์เอเชีย
อนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมไทย



ติดตั้งเครื่องไหลคกระเป่าอัตโนมัติ
เพื่อความสะดวกรวดเร็ว



มอบความสุขให้พนักงานและครอบครัว
เนื่องในโอกาสวันแม่



To South With Love /
To Isan with Love
นำอาสาสมัครพนักงานมอบถุงยังชีพ
และทำความสะอาดพื้นที่ประสบอุทกภัย
พร้อมขนส่งสิ่งของบริจาค
โดยไม่มีค่าใช้จ่าย

ความรับผิดชอบต่อสังคม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้นำสายการบินราคาประหยัด ที่ถือหุ้นโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เน้นการให้บริการแบบ “บินคุ้ม คุณภาพครบ” ด้วยความตรงต่อเวลา ใส่ใจความปลอดภัย และเส้นทางบินที่หลากหลาย พร้อมยึดมั่นในการเป็นพันธมิตรกับพันธมิตรและกำหนดนโยบายที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ Corporate Social Responsibility (CSR) อย่างจริงจัง พร้อมไม่หยุดนิ่งในการก้าวสู่ Sustainable Development หรือการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืน ครอบคลุมในทุกมิติ

ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้กำหนดนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม โดยใช้ศักยภาพจุดแข็งการเป็นผู้เชื่อมโยงการเดินทาง และการให้บริการที่ตัวอย่างรอบด้าน โดยมีหัวข้อและรายละเอียดที่สำคัญดังต่อไปนี้

ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค (ลูกค้า)

แนวทางการให้บริการแบบ “บินคุ้ม คุณภาพครบ” คือการต่อยอดถึงความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารที่ชัดเจนว่าเราจะไม่ได้เป็นเพียงแค่สายการบินราคาประหยัดเท่านั้น แต่ “คุณภาพบริการ” คือหัวใจสำคัญที่จะแสดงความจริงใจต่อผู้โดยสารอย่างดีที่สุด ควบคู่กันนวัตกรรมการให้บริการ เพื่อสร้างประสบการณ์ใหม่สำหรับผู้โดยสารทุกคน

ทั้งนี้ตลอดปี 2560 บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้รับเครื่องบินใหม่เข้าประจำการฝูงบินอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเครื่องบินรุ่นใหม่ แอร์บัส A320 นีโอ ที่ช่วยประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและรักษาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น อีกทั้งช่วยลดเสียงรบกวนในห้องโดยสาร เพิ่มความรู้สึกสบายให้กับผู้โดยสารทุกคน

“ความปลอดภัย” ยังคงเป็นเรื่องที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญสูงสุดเสมอมา เรามุ่งมั่นพัฒนาองค์ความรู้และการฝึกอบรมพนักงานทุกหน้าที่ ทุกแผนก อย่างสม่ำเสมอตามมาตรฐานสากล โดยเฉพาะใส่ใจรายละเอียดกับการซ่อมบำรุงและดูแลรักษาอากาศยาน ในฐานะผู้นำพาการเดินทางจากต้นทางสู่ปลายทาง การฝึกอบรมอย่างจริงจังและสม่ำเสมอเพื่อให้ทีมทุกคนพร้อมรับสถานการณ์ฉุกเฉิน นอกจากนั้นยังครอบคลุมทุกระบบการตรวจสอบความปลอดภัยที่น่าเชื่อถือ เพื่อให้มั่นใจว่าเราได้ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบินอย่างเข้มงวด โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกำกับดูแลทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยเป็นประจำตามข้อกำหนด

โดยในปี 2560 นี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ภาคภูมิใจที่ได้เป็นสายการบินราคาประหยัดรายแรก ที่ผ่านการตรวจสอบมาตรฐาน พร้อมรับมอบใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่ (AOC Re-Certification) ตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งตอกย้ำว่า บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการทุกขั้นตอนอย่างมืออาชีพตามมาตรฐานนานาชาติ ที่พร้อมตรวจสอบได้เสมอผู้โดยสารจึงมั่นใจในบริการของเราได้อย่างเต็มที่

ด้านรูปแบบการให้บริการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญและคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้โดยสาร โดยแจกแจงค่าบริการต่างๆ อย่างชัดเจนในทุกช่องทางจัดจำหน่าย เพื่อให้ผู้โดยสารเข้าใจและสามารถเลือกรับบริการที่ตรงกับความต้องการได้มากที่สุด ทั้งยังเพิ่มโอกาสให้ผู้โดยสารที่ไม่สามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศ เนื่องด้วยข้อจำกัดด้านราคา มีโอกาสใช้บริการจากบัตรโดยสารราคาพิเศษของรายการส่งเสริมการขายต่างๆ ที่มีอยู่อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังให้ความสำคัญกับการดูแลผู้โดยสารอย่างดีที่สุด ตามมาตรฐานที่กำหนด โดยเฉพาะในสถานการณ์ที่เกิดภัยพิบัติหรือเหตุการณ์อันส่งผลกระทบต่อให้ไม่สามารถทำการบินได้ตามกำหนดเวลา จะมีการแจ้งเตือนข่าวอย่างทันท่วงที ควบคู่บริการทางเลือกบรรเทาผลกระทบ เพื่อมั่นใจได้ว่าผู้บริโภคทุกคนจะได้รับความพึงพอใจและได้รับความเป็นธรรมในบริการของเรา

การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินราคาประหยัด ที่คำนึงถึงการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมและลดการใช้ทรัพยากรที่สิ้นเปลืองในทุกกระบวนการให้บริการ นอกจากนี้จะเป็นการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว เรายังตั้งใจเป็นส่วนหนึ่งในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมของประเทศและโลก ซึ่งเป็นเรื่องที่ถูกองค์กรควรตระหนักร่วมกัน

เริ่มตั้งแต่การวางแผนและบริหารจัดการการใช้เครื่องบิน ซึ่งฝูงบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งฝูงบินถือเป็นเครื่องบินรุ่นยอดนิยมที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานที่คุ้มค่า การเลือกเครื่องบินที่มีปลายปีกที่เรียกว่า “ชาร์คเล็ท” ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งบริเวณปลายปีกในรูปแบบใหม่ที่ออกแบบด้วยหลักอากาศพลศาสตร์และเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ ซึ่งทำให้ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงรวมทั้งการทยอยรับเครื่องบินแอร์บัส A320XLR ซึ่งเป็นเครื่องบินในตระกูล A320 ที่ได้รับการออกแบบเครื่องยนต์ใหม่ ช่วยลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 15

โดย ณ สิ้นปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินแอร์บัส A320XLR ประจำการฝูงบินแล้วรวม 6 ลำ จากเครื่องบินทั้งหมด 56 ลำ และวางเป้าหมายที่จะทยอยรับอย่างต่อเนื่อง ซึ่งถือเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า เพื่อก้าวสู่การเป็นบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างแท้จริง

สำหรับด้านการให้บริการ บจ. ไทยแอร์เอเชียใส่ใจรายละเอียดเล็กๆ เพื่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีคุณค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด อาทิ การเลือกใช้ “ป้ายระบุสัมภาระเช็คอิน” (Baggage Identification Tag) ขนาดสั้นการใช้ “บัตรขึ้นเครื่อง” (Boarding Pass) ขนาดเล็กพิมพ์ลงบนกระดาษที่ไม่ได้มีกระบวนการตกแต่งหรือพิมพ์ลายที่สิ้นเปลืองทรัพยากร รวมทั้งเป็นสายการบินที่นำ “บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์” (E-Boarding Pass) มาใช้ในการให้บริการ โดยผู้โดยสารสามารถแสดงบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์จากโทรศัพท์ได้ทันทีก่อนขึ้นเครื่อง (Boarding Gate) ไม่ต้องพิมพ์เอกสาร หรือผ่านเคาน์เตอร์เช็คอิน ถือเป็นนวัตกรรมในการลดใช้ทรัพยากร

ธรรมชาติได้อย่างดี การให้บริการ “โหลดสัมภาระด้วยตนเอง” ซึ่งเปิดให้บริการที่ทำอากาศยานดอนเมือง และทำอากาศยานเชียงใหม่เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และได้รับการตอบรับที่ดีจากผู้โดยสาร

ด้านการบริการบนเที่ยวบิน บจ. ไทยแอร์เอเชียได้วางนโยบายและกลยุทธ์เน้นให้ผู้โดยสารทำการสั่งจองอาหารและบริการล่วงหน้า (Pre-Book) ซึ่งนอกจากจะทำให้ผู้โดยสารเลือกรับบริการและอาหารที่หลากหลายได้ด้วยตนเองแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชียยังสามารถจัดการนำอาหารและบริการอื่นๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงของผู้โดยสารขึ้นบนเที่ยวบิน ไม่จำเป็นต้องผลิตอาหารจำนวนมากหรือขนส่งอาหารจำนวนมากบนเที่ยวบิน ทำให้มีทรัพยากรที่เหลือใช้น้อยลงและลดน้ำหนักการบรรทุกของเครื่องบินซึ่งจะช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงอีกด้วย

การร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นถึงความสำคัญในการร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาชุมชนและสังคม โดยก้าวสำคัญในปี 2560 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการประกาศจุดยืนมุ่งสู่การดำเนินธุรกิจและส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาทุกรูปแบบอย่างยั่งยืนภายใต้แนวคิด Sustainable Development โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ลงนามข้อตกลงร่วมมือกับโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nation Development Programme - UNDP) ซึ่งถือเป็นเครือข่ายการพัฒนาในระดับสากลที่มีบทบาทส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงและการเชื่อมโยงสังคมด้านต่างๆ ด้วยความรู้ ประสบการณ์ และทรัพยากร เพื่อช่วยประชาชนมีชีวิตที่ดีขึ้น โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ UNDP มีแผนในการดำเนินโครงการเพื่อส่งเสริมและพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืนโดยยึดกรอบแนวคิดเรื่อง Sustainable Development Goals ทั้ง 17 ข้อ

ทั้งนี้ในปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกิจกรรมที่ร่วมพัฒนาชุมชนและสังคมที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1. โครงการ Journey D (Journey+ Development) หรือการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบสนองนโยบายโครงการพระราชดำริที่ต้องการพัฒนาศักยภาพและยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน ซึ่งภาครัฐได้ส่งเสริมให้เครือข่ายภาคเอกชนร่วมกันจัดโครงการพัฒนาในด้านต่างๆ ตามความต้องการของชุมชนโดยเน้นความยั่งยืนเป็นหลัก

โดยเราพบว่าในปัจจุบันการท่องเที่ยวโดยชุมชนได้รับความนิยมมากขึ้นจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โครงการ Journey D

จึงมีเป้าหมายเป็นโครงการที่ทำงานร่วมกับชุมชน โดยมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมท่องเที่ยวโดยชุมชนให้มีมาตรฐานที่ดีขึ้น โดยตลอดปี 2560 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชียร่วมมือกับเครือข่ายที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการพัฒนาท่องเที่ยวโดยชุมชน รูปแบบกิจกรรมให้ครอบคลุม 3 ประเด็นหลัก คือ

- **การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการท่องเที่ยวโดยชุมชน**
โดยร่วมมือกับหน่วยงานที่มีองค์ความรู้จัดเวิร์คชอปให้กับผู้ประกอบการท่องเที่ยวโดยชุมชนเพื่อพัฒนาการให้บริการในด้านต่างๆ อาทิ มาตรฐานบ้านพักโฮมสเตย์ การบริหารจัดการด้านขยะ การบริหารจัดการด้านสถานที่ท่องเที่ยว มาตรฐานด้านการสื่อความหมาย การบริหารต้นทุนและการตั้งราคา การออกแบบกิจกรรมและ

โปรแกรมการท่องเที่ยว เป็นต้น โดยมี พันธมิตรสำคัญคือ โลเคิล อไลค์ (Local Alike) ออกแบบโปรแกรมเพื่อให้ความรู้และพัฒนา ผู้นำการท่องเที่ยวโดยชุมชน เพื่อจุดมุ่งหมาย ในการยกระดับการท่องเที่ยวโดยชุมชน ให้กับพื้นที่ที่เข้าร่วมโครงการ และพร้อม ต้อนรับนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมายที่ชื่นชอบ ในการท่องเที่ยวชุมชน ใส่ใจสิ่งแวดล้อม รักษาวัฒนธรรมและขนบธรรมเนียม ประเพณีท้องถิ่น ตามแนวทางการพัฒนา การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

• **การพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชน**

เพื่อเป้าหมายในการส่งเสริมให้ชาวชุมชน ได้มีโอกาสสร้างรายได้ใหม่ เพื่อการพัฒนา คุณภาพชีวิตของชุมชนที่เข้าร่วมโครงการ ทางโครงการได้ส่งเสริมให้มีการพัฒนา ต่อยอดผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น โดยเน้นดึง ศักยภาพและเอกลักษณ์ที่มีอยู่ในแต่ละพื้นที่ เพื่อพัฒนาเป็นผลิตภัณฑ์ชุมชน อาทิ คัดเลือก สินค้าที่เข้ากับกำลังและความสามารถ ของแต่ละชุมชน การพัฒนาคุณภาพสินค้า การพัฒนาบรรจุภัณฑ์และหลักในการ ตั้งราคาเพื่อจำหน่าย นอกจากนี้ยังหา ช่องทางการตลาด เพื่อให้รายได้ย้อนกลับ สู่ชุมชน โดยการดำเนินงานของคณะทำงาน โลเคิล อไลค์ (Local Alike) และกลุ่มบิ๊กทรีส์ (Big Trees) และ บจ.ไทยแอร์เอเชีย

• **การถ่ายทอดความรู้ภาษาอังกฤษภายใต้ ชื่อกิจกรรม “English on Air”**

เราร่วมมือกับคณาจารย์จากสถาบัน ภาษาอังกฤษพาลังกรณ์มหาวิทยาลัยออกแบบ หลักสูตรการเรียนการสอนภาษาอังกฤษ เพื่อการท่องเที่ยวโดยชุมชนและมีอาสาสมัคร ตัวแทนพนักงานแอร์เอเชียจากทุกฝ่าย ร่วมเป็นตัวกลางในสอนภาษาอังกฤษให้ กับชาวชุมชน

สำหรับชุมชนที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องข้างต้นคัดเลือกเข้า ร่วมโครงการจะเป็นชุมชนที่มีความพร้อม ในด้านต่างๆ ของการท่องเที่ยวโดยชุมชน เช่น ความพร้อมของทรัพยากรธรรมชาติ ในชุมชน ผู้นำชุมชนมีความเข้มแข็ง การรวมตัว ของเครือข่ายชุมชนและความพร้อมต่อ การพัฒนา เป็นต้น โดยในปี 2560 เราได้ จัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่องใน 4 พื้นที่ คือ

ชุมชนผามะมีจ. เชียงราย ชุมชนบ้านโคกเมือง จ.บุรีรัมย์ ชุมชนเกาะกลาง จ.กระบี่ และ ชุมชนบ้านพรหมโลก จ.นครศรีธรรมราช

จากการดำเนินงานทั้ง 4 ชุมชน มีการจัดตั้ง คณะกรรมการการท่องเที่ยวโดยชุมชน ซึ่งจัดตั้งเป็นกลุ่มการท่องเที่ยว Journey D ประกอบด้วยคณะทำงานในส่วนต่างๆ เพื่อมีความพร้อมในการรองรับกิจกรรม การท่องเที่ยว อาทิ คณะบริหารการท่องเที่ยว ของชุมชน ผู้ประสานงานรับนักท่องเที่ยว กลุ่มโฮมสเตย์ กลุ่มดูแลอาหาร กลุ่มดูแล กิจกรรมพิเศษ กลุ่มการขนส่ง ในด้าน ผลิตภัณฑ์ชุมชนคณะทำงานได้ร่วมมือกับ ชุมชนในการค้นหาจุดเด่นและเอกลักษณ์ ของแต่ละพื้นที่ เพื่อร่วมออกแบบและ พัฒนาคุณภาพสินค้าและบรรจุภัณฑ์เพื่อ พร้อมออกสู่ตลาดในอนาคต

2. AirAsia Friendly Design โครงการ ส่งเสริมอารยสถาปัตย์

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจหลักในการ ให้บริการการเดินทางโดยเครื่องบินซึ่งคำนึงถึง ความเสมอภาคในการเดินทางกับบุคคล ทุกกลุ่ม โดยร่วมมือกับโครงการพัฒนาแห่ง สหประชาชาติ (United Nation Development Programme - UNDP) และมูลนิธิอารยสถาปัตย์ ที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อการรณรงค์ให้สังคมไทย ทุกภาคส่วนได้ตระหนักถึงความสำคัญและ นำไปสู่การปรับปรุงจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้กับบุคคลทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม อาทิ ผู้สูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยพักฟื้น สตรีมีครรภ์ และเด็กเล็กให้ตรงตามหลัก “อารยสถาปัตย์” หรือหลักการออกแบบที่เป็นสากลและเป็นธรรม สำหรับคนทุกวัย ทุกสภาพร่างกายเพื่อคนทั้งหมด โดยกิจกรรมภายใต้โครงการ AirAsia Friendly Design ที่ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง คือ การเน้น ปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการของสาย การบินไทยแอร์เอเชียให้มีความพร้อมทั้ง บุคลากรและสิ่งอำนวยความสะดวกในเดินทาง ต่างๆ เพื่อความเท่าเทียมของบุคคลทุกกลุ่ม โดยในปี 2560 ได้มุ่งเน้นการพัฒนาใน 2 ประการ คือ

• **ด้านบุคลากร**

ร่วมมือกับโรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ จัดโปรแกรม “Train the Trainers”

เพื่อให้ ความรู้ที่ถูกต้องในการอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่ต้องการ ความช่วยเหลือพิเศษโดยพนักงาน ที่เกี่ยวข้องจากทุกฝ่ายในองค์กรได้เข้าร่วม รับฟังและฝึกปฏิบัติในแนวทางที่ถูกต้อง เพื่อนำไปใช้ประโยชน์จริงในการทำงาน

• **ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก**

วางแผนเพื่อสำรวจความเพียงพอและเพิ่ม อุปกรณ์ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการ เดินทางกับผู้โดยสารที่ต้องการความช่วยเหลือพิเศษ เช่น รถวีลแชร์ ทางลาด เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมที่ร่วมรณรงค์และ สร้างการรับรู้ให้หน่วยงานภาครัฐ เอกชนใน ท้องถิ่นได้ตระหนักรับรู้ถึงความจำเป็นในการ ปรับปรุงสถานที่ท่องเที่ยว อาคารราชการและ พื้นที่สาธารณะให้เอื้ออำนวยกับคนทั้งมวล จากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องส่งผลให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้รับมอบป้ายประกาศ เกียรติคุณยกย่องให้เป็น “องค์กรส่งเสริม อารยสถาปัตย์แห่งปี” ที่ทำคุณประโยชน์ทาง ด้านอารยสถาปัตย์ เพื่อให้ผู้พิการ ผู้สูงอายุและ คนทั้งมวล โดยรับมอบจากพลเอก อนันตพร กาญจนรัตน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพัฒนา สังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2560 ภายในงาน Thailand Friendly Design Expo 2017

ต่อยอดจากโครงการ AirAsia Friendly Design บจ.ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับมูลนิธิอารยสถาปัตย์ จัดการจ้างงานคนพิการ ตามพระราชบัญญัติ ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ.2550 มาตรา 35 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ผลักดันและสร้างการรับรู้ด้านอารยสถาปัตย์ (Friendly Design) หรือหลักการออกแบบ สิ่งก่อสร้างที่เป็นสากล ให้เกิดสภาพแวดล้อม ที่เอื้อต่อเข้าใช้บริการในทุกสถานที่ รวมถึง ระบบขนส่งมวลชนที่ปราศจากอุปสรรคในการ เดินทาง และเพื่อส่งเสริมอาชีพให้กับคนพิการ ตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริม และพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ.2550 ซึ่งถือเป็นการสนับสนุนกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR) เป็นประโยชน์กับคนทั้งมวล โดยผู้พิการ ที่ได้รับการว่าจ้างจะมีหน้าที่ในการสำรวจ จัดทำข้อมูล ส่งข้อมูลอารยสถาปัตย์เพื่อเผยแพร่ สื่อสารกับสังคมหรือสร้างความเข้าใจ เพื่อให้เกิดความตระหนัก หรือให้เห็นความ

สำคัญของอารยสถาปัตย์ให้คำแนะนำให้ความรู้ เจรจา ชักชวนเชิงเป็นมิตรให้เกิดการจัดทำ อารยสถาปัตย์ ยื่นข้อเสนอเชิงนโยบายกับผู้บริหารสูงสุด หรือผู้มีอำนาจสั่งการทั้งภาครัฐ และเอกชนให้เกิดการจัดทำอารยสถาปัตย์ โดยปัจจุบันมีการจ้างงานทั้งสิ้นจำนวน 54 คน

3. “ยูวทูตวัฒนธรรม แอร์เอเชีย” การอนุรักษ์สืบสานศิลปวัฒนธรรมไทย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับกระทรวงวัฒนธรรม จัดสวัสดิการการเดินทางโดยเครื่องบิน สายการบินไทยแอร์เอเชียให้กับศิลปินแห่งชาติ ทุกสาขาต่อเนื่องเป็นปีที่ 5 วัตถุประสงค์เพื่อเป็นการส่งเสริมการเดินทางของศิลปินแห่งชาติเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการเผยแพร่ศิลปวัฒนธรรมของไทยในทุกแขนง เพื่อจุดมุ่งหมายในการสร้างคุณค่าและอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมของชาติให้ดำรงอยู่ต่อไป ในด้านการส่งเสริมและสร้างแนวทางการสืบสานศิลปวัฒนธรรม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับมูลนิธิไทยรัฐ คัดเลือกเยาวชนที่มีความสามารถด้านการแสดงศิลปวัฒนธรรมไทยจากโรงเรียนไทยรัฐวิทยา แต่งตั้งเป็นตัวแทน “ยูวทูตวัฒนธรรม แอร์เอเชีย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเดินทางเผยแพร่การแสดงศิลปวัฒนธรรมของไทยบนเวที

ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยในปี 2560 ที่ผ่านมา ยูวทูตวัฒนธรรมของเรา ได้มีโอกาสเดินทางเพื่อแสดงความสามารถในประเทศต่างๆ อาทิ งาน Thai Festival in Singapore วันที่ 4-7 พฤษภาคม 2560 ณ สถานเอกอัครราชทูตไทย ประเทศสิงคโปร์ งาน Thai Festival in Tokyo วันที่ 12-15 พฤษภาคม 2560 ณ สวนสาธารณะโยโยจิ เขตชิบูย่า กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น งาน Thai Festival in Seoul วันที่ 30 มิถุนายน - พฤศจิกายน 2560 เป็นต้น

4. To South/Isan with love บจ. ช่วยเหลือบรรเทาผู้ประสบภัยน้ำท่วมภาคใต้และภาคอีสาน

จากเหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ทางภาคใต้ในเดือนมกราคม และภาคอีสานในเดือนสิงหาคม 2560 ได้สร้างความเสียหายให้กับพื้นที่ในหลายจังหวัด โดยส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชากรกว่า 5 ล้านคน เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนผู้ประสบภัย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อำนวยความสะดวกในการขนส่งสิ่งของช่วยเหลือน้ำท่วมจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และสมาคมต่างๆ โดยลำเลียงสิ่งของจำเป็นส่งตรงถึงพื้นที่ผู้ประสบภัย ซึ่งได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี

จากพันธมิตรและเครือข่ายความดี รวมถึงหน่วยงานท้องถิ่น ตลอดจนการช่วยเหลือสามารถส่งของบรรเทา รวมกว่า 30 ตัน

นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมพิเศษจากพนักงานอาสาสมัคร (Allstars) จัดกิจกรรม “To South with Love จากใจเราสู่ภาคใต้” เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2560 เดินทางสู่ จ.นครศรีธรรมราช เพื่อร่วมกิจกรรมอาสา Big Cleaning และมอบของบริจาคให้กับผู้ประสบภัยพื้นที่ อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช และ To ISAN with Love จากใจเราสู่ชาวอีสาน เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 เดินทางสู่จังหวัดสกลนครและนครพนม เพื่อร่วมกิจกรรมอาสา Big Cleaning และมอบของบริจาคให้กับผู้ประสบภัยในพื้นที่จังหวัดสกลนครและจังหวัดนครพนม

ทั้งนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาชุมชนและสังคม นั้น นโยบายสำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ การส่งเสริมมุ่งเน้นให้ “พนักงาน” ตระหนัก เข้ามามีส่วนร่วม ลงความคิดลงแรง และขับเคลื่อนกิจกรรมร่วมกัน ซึ่งเราเชื่อมั่นว่าเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้กิจกรรมต่างๆ ประสบความสำเร็จ อย่างดีเสมอมา และจะเติบโตได้อย่างยั่งยืนต่อไป

การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงยึดมั่นในการเป็นสายการบินแห่งนวัตกรรม โดยมุ่งหวังเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้บริโภค และส่งเสริมประสิทธิภาพในการปฏิบัติการของสายการบินในหลากหลายรูปแบบ อาทิ

• การเช็คอินด้วยตนเอง

ถือเป็นบริการที่ตอบโจทย์ความสะดวกรวดเร็วให้กับผู้โดยสาร โดยเฉพาะช่วยลดความหนาแน่นในชั้นตอนเช็คอินที่สนามบิน ซึ่งผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องเช็คอินหรือตรวจบัตรโดยสารเพื่อรับบัตรที่นั่งผ่านเคาเตอร์เช็คอินที่สนามบิน ซึ่งอาจต้องรอนานในช่วงเวลาเร่งด่วน แต่สามารถเลือกใช้บริการเช็คอินด้วยตนเองผ่านทางเว็บไซต์ โทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือตู้เช็คอินด้วยตนเอง (Check-in Kiosk) ที่ให้บริการอยู่ทุกสนามบินภายในประเทศที่แอร์เอเชียให้บริการ ซึ่งสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

• การฝากสัมภาระด้วยตนเอง

ผู้โดยสารสามารถพิมพ์ป้ายระบุสัมภาระเช็คอิน จากเครื่องเช็คอินอัตโนมัติ และนำกระเป๋าไปขึ้นน้ำหนัก และฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง โดยผ่านระบบการตรวจสอบความปลอดภัยของสนามบิน ซึ่งเราให้บริการเต็มรูปแบบแล้วใน 2 ท่าอากาศยาน คือ ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานเชียงใหม่ และเตรียมขยายไปยังสนามบินอื่นๆ ในอนาคตต่อไป

- **การสั่งจองอาหารและบริการเสริมพิเศษล่วงหน้า**

ไม่เพียงแต่การซื้ออาหารที่จำหน่ายบนเที่ยวบิน แต่เรายังมีเมนูอาหารที่หลากหลายมากกว่า 20 รายการ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเลือกได้ล่วงหน้าตั้งแต่ขั้นตอนการสำรองที่นั่งหรือล่วงหน้าก่อนการเดินทาง แตกต่างจากบริการอาหารบนเที่ยวบินทั่วไปที่อาจมีให้เลือกแค่ 2-3 รายการ โดยเราได้พัฒนาสินค้าและนำเสนออาหารใหม่ๆ บนเที่ยวบินอยู่เสมอเพื่อสร้างความแปลกใหม่ในเมนูอาหารสำหรับทุกคน

- **บริการเที่ยวบินต่อรถและเรือ (Island Transfer - City Transfer)**

การเดินทางด้วยสายการบินไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่สนามบินปลายทางที่สายการบินมีเที่ยวบินอีกต่อไป แต่ผู้โดยสารยังสามารถซื้อบัตรโดยสารครั้งเดียวจากต้นทางเพื่อเดินทางไปยังเกาะต่างๆ หรือเมืองต่างๆ นอกเหนือจากจุดบินของสายการบิน โดยสามารถซื้อบัตรโดยสารเครื่องบินและบริการรถหรือเรือรับส่งไปยังจุดหมายปลายทางได้ในครั้งเดียว และสามารถขึ้นรถจากสนามบินปลายทางใกล้เคียงไปยังจุดหมายได้โดยสะดวก

- **บริการต่อเที่ยวบิน Fly-Thru**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดบริการสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการต่อเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จากเดิมที่ต้องซื้อบัตรโดยสารแบบจุดต่อจุดและต้องมีการรับกระเป๋าและเช็คอินใหม่ในระหว่างต่อเที่ยวบิน โดยบริการ Fly-Thru ผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อบัตรโดยสารจากต้นทางไปยังปลายทางสองเที่ยวบินผ่านการต่อเที่ยวบินที่ดอนเมืองได้ในคราวเดียว และเมื่อเช็คอินก็สามารถรับบัตรที่นั่งทั้งสองเที่ยวบินและฝากสัมภาระครั้งเดียวเพื่อไปรับที่ปลายทางได้โดยสะดวกทำให้การเดินทางเป็นเรื่องง่ายขึ้นสำหรับทุกคน

ความรับผิดชอบต่อพนักงาน

นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรับพนักงานเพิ่มอย่างต่อเนื่อง รองรับการบินโตและการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารและเปิดเส้นทางใหม่ รวมถึงการเพิ่มความถี่ในเส้นทางเดิมที่ให้บริการอยู่แล้ว
- การสรรหาคัดเลือกพนักงาน โดยระบบความเสมอภาคและเป็นธรรม มีกระบวนการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีความสามารถอย่างโปร่งใส
- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัวเดียวกัน พนักงานจะได้รับดูแลเรื่องค่าตอบแทนสิทธิประโยชน์และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่น แบ่งปันประสบการณ์ การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่ รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบพี่เลี้ยงสอนงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงาน โดยมีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์แก่พนักงานมากที่สุด สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุการเป็นสมาชิก กองทุนสูงสุดร้อยละ 10
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 16 แด้มต่อปี
- ตัวเครื่องบินส่วนตัวร้อยละ 90 จำนวนไม่จำกัด ต่อปี
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน
- เงินช่วยเหลือสำหรับพนักงานที่รักษาตัวด้วย 4 โรคกลุ่มร้ายแรงดังต่อไปนี้ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดสมอง และโรคไตวาย
- สวัสดิการค่าอาหารกลางวันพนักงาน

การบริหารค่าจ้าง และผลตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักเป็นธรรม เหมาะสม สอดคล้องตามความรู้ความสามารถ ตำแหน่งงาน และการประเมินผลปฏิบัติงาน โดยมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอกและ

บริษัทชั้นนำ เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็นในการทำกิจกรรมและมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์กิจกรรมภายในของพนักงาน หลากหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน พนักงานกับองค์กร ตลอดจนไปถึงพนักงานกับชุมชน ก่อให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะ และนำไปสู่ความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กรได้แก่

- **กิจกรรมเพื่อสังคม** พนักงานเป็นอาสาสมัครในกิจกรรมต่างๆ อาทิเช่น อาสาสมัครเพื่อลงไปช่วยเหลือพื้นที่ที่น้ำท่วม รวมถึงการรับบริจาคเงินและสิ่งของเพื่อช่วยเหลือครอบครัวพนักงานที่ประสบภัยทั้งภายในและต่างประเทศ การเป็นอาสาสมัครในชุมชน เช่น การสอนหนังสือเด็ก การบำเพ็ญประโยชน์ที่บ้านพักพิงสุนัข เป็นต้น
- **กิจกรรมครอบครัววันเกิดบริษัท** ผู้บริหารและพนักงานร่วมทำบุญครอบครัววันเกิดตามพิธีกรรมของแต่ละศาสนา และจัดเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่พนักงานทั่วประเทศ

- **กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพพนักงาน** พนักงานได้มีการรวมกลุ่มตามความสนใจ ในการออกกำลังกายโดยมี บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ กลุ่มพนักงานวิ่งเพื่อสุขภาพ กลุ่มโยคะ กลุ่มแบดมินตัน กลุ่มฟุตบอล กลุ่มบาสเกตบอล กลุ่มจักรยาน เป็นต้น
- **การแข่งขันฟุตบอลประเพณีภายใน** แอร์เอเชีย (Allstars Regional Futsal Tournament 2017) ณ สนามแกรนด์ ซอคเกอร์โปร กรุงเทพ ที่แอร์เอเชีย เราเรียกพนักงานทุกคนว่า Allstars ซึ่งเราได้เปิดโอกาสให้พนักงานฝ่ายต่างๆ ทั้งใน ออฟฟิศและฝ่ายปฏิบัติการทั้งในประเทศ และต่างประเทศได้มีโอกาสพบปะ สร้าง ความสามัคคีในหมู่คณะ ตลอดไปจนถึง ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในสายการบิน แอร์เอเชียของเรา
- **แอร์ เอเชีย ออลสตาร์ ร่วมฉลองวัน** ครบรอบ 50 ปีวันก่อตั้งสมาคมอาเซียน โดยการแสดง Flashmob วันที่ 8 สิงหาคม 2560 ขึ้นในสนามบินดอนเมืองโดยความ ร่วมแรงร่วมใจของทุกแผนก

การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนาที่ ต้องการสร้างบุคลากร ให้มีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพ ชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนา บุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อม เพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อน และสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่าง ยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาส ในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิด ประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของ การทำงานเชิงรุกเน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่น พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่ เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น

ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการฝึกอบรม ตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน ดังรายการ ต่อไปนี้

หลักสูตรสำหรับวิศวกร

- Maintenance Familiarization
- AMOS Training
- Basic Digital Avionics
- Basic Gas Turbine
- Basic Airframe
- Basic Electronic

หลักสูตรสำหรับลูกเรือ

- Duty Free/ Handheld Device
- Thai Announcement
- Airline Business
- Civil Aviation Regulations
- Flight Attendant Procedure

หลักสูตรสำหรับพนักงานต้อนรับภาคพื้น

- Customer Service Excellence
- Central Baggage Tracking Office
- Sky Speed
- Duties & Checks
- Disability Equality Training

หลักสูตรสำหรับนักบิน

- Meteorological
- Weight & Balance procedures
- Flight Operation, Report, Form, Merlot
- Pilot Transit Check
- Auto Flight
- Aircraft System Examination

หลักสูตรสำหรับพนักงานกองลานจอด

- Ramp Ground Handling
- Aircraft Pushback
- Initial Airside Safety and ERP Plan

การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและ จรรยาบรรณทางธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งส่งเสริมให้พนักงาน ทุกคนมีความเข้าใจหลักการและนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณทางธุรกิจ และการ ปฏิบัติตามกฎหมาย รวมทั้งแนวทางปฏิบัติ ตนที่ถูกต้อง วิธีจัดการและรายงานที่พบหรือ สงสัยว่ามีเหตุการณ์ซึ่งอาจนำไปสู่การกระทำ ผิดกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยก่อให้เกิดข้อกังขาใน ความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเองหรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำหลักสูตรการอบรม ที่เกี่ยวข้องกับ อาทิเช่น หลักสูตรเกี่ยวกับข้อ พึ่งปฏิบัติของพนักงาน หลักสูตรเกี่ยวกับการ ป้องกันการทุจริต หลักสูตรการป้องกันและ ปราบปรามการทุจริตคอร์ปชั่น และการให้/ รับสินบน โดยหลักสูตรดังกล่าวเป็นหลักสูตร ภาคบังคับที่พนักงานทุกคนทุกระดับชั้นจะต้อง เข้าร่วมการอบรมและผ่านการทดสอบอยู่เสมอ รวมถึงพนักงานใหม่ที่ต้องเข้าร่วมอบรมและ ผ่านการทดสอบทุกหลักสูตรภายในระยะเวลา ทดลองงาน และจะไม่ได้รับบรรจุเป็นพนักงาน ประจำหากไม่ผ่านการอบรมและทดสอบ ในหลักสูตรดังต่อไปนี้

- หลักสูตรข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน (Code of Conduct Training) เพื่อให้พนักงาน ทุกคนเข้าใจในหลักการและมาตรฐาน ขั้นต่ำที่พนักงานทุกคนจะต้องถือปฏิบัติเพื่อ ป้องกันมิให้เกิดความกังขาในความซื่อสัตย์ สุจริตของพนักงานและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- หลักสูตรการป้องกันการทุจริต (Fraud Awareness Training) เพื่อให้พนักงาน เรียนรู้วิธีการป้องกัน และการแจ้งเหตุ หรือพฤติกรรมที่ส่งไปทางทุจริตให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการ ทุจริตคอร์ปชั่น และการให้/รับสินบน (Anti-Corruption & Bribery Policy) เพื่อ พนักงานเข้าใจถึงปัญหาและผลกระทบจาก การทุจริตคอร์ปชั่น การให้และการรับสินบน ตลอดจนเรียนรู้วิธีการป้องกัน และการแจ้ง เหตุหรือพฤติกรรมที่ส่งไปทางคอร์ปชั่น การให้/รับสินบนผ่านช่องทางต่างๆ ให้กับ บริษัทอีกด้วย

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพ แวดล้อมในการทำงาน

ในปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงาน ด้านความปลอดภัย ภายใต้ระบบการจัดการ ด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีฝ่ายนิรภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัย ของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัย ของลูกเรือ และคณะกรรมาการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงาน ตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้ องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำโครงการ Safety Always 2017 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร
- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behaviour Based Safety) โดยการจูงใจในเชิงบวก(Positive Approach) โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพร่วมกับหัวหน้างานทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัย พนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย "Safety Culture" ที่ยั่งยืน โดยในช่วงเริ่มกิจกรรม (เดือนมกราคม 2560) พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานคิดเป็นร้อยละ 99.57 และเมื่อสิ้นสุดโครงการในเดือนกันยายน 2560 พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานเพิ่มเป็นร้อยละ 99.87
- กิจกรรมการคัดเลือกพนักงานดีเด่นด้านความปลอดภัย (Safety Icons) เป็นกิจกรรมที่คัดเลือกพนักงานที่ปฏิบัติงานดีเด่นด้านความปลอดภัยในการทำงานเพื่อให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงานท่านอื่น
- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Reporter) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุอุบัติการณ์เชิงรุก โดยในปี 2560 ที่ผ่านมามีพนักงานได้รายงานอันตรายทั้งหมด 1,740 เรื่อง
- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- การจัดทำและและทบทวนคู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่าง

ถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

- การจัดทำและทบทวนคู่มือระบบการบริหารงานความปลอดภัย เพื่อให้การดำเนินการและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย เป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันสมัย ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี ทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี
- การฝึกอบรมทีมผู้ช่วยเหลือพิเศษ (Special Assistance Team) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารและญาติผู้โดยสาร กรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งการช่วยเหลือทางด้านกายภาพและการช่วยเหลือด้านจิตใจ
- การฝึกอบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหารเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง
- การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management สำหรับนักบินและลูกเรือเป็นประจำทุกปี

- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Emergency Procedure สำหรับนักบินและลูกเรือเป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Emergency Response Plan สำหรับนักบินและลูกเรือเป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Management System สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมดับเพลิงขั้นต้นสำหรับพนักงานภาคพื้น
- การฝึกอบรมปฐมพยาบาลเบื้องต้น และเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ เพื่อลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บไม่ถูกวิธี
- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสมที่พนักงานได้รับ และการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

ทั้งนี้ จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ภาคพื้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2560 อยู่ที่ 0.47 ต่อ 1,000 เที่ยวบินขาออก โดยสถิติการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ดังกล่าวลดลงจาก ปี 2559 ซึ่งอยู่ที่ 0.53 ต่อ 1,000 เที่ยวบินขาออก

นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญและส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิมนุษยชนในทุกๆ ด้าน โดยจะไม่กระทำการใดที่เป็นการละเมิดหรือมีส่วนร่วมในการละเมิดสิทธิมนุษยชนที่กระทำโดยบุคคลอื่น และจะปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องสิทธิมนุษยชน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญต่อสิทธิของพนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย โดยจะไม่เลือกปฏิบัติต่อบุคคลใดๆ ด้วยเรื่องความแตกต่างของเชื้อชาติ สีผิว ศาสนา เพศ สัญชาติ อายุ ความทุพพลภาพ หรือสถานภาพอื่นใดที่ถือว่าเป็นสิทธิมนุษยชน โดยจะนำวิธีปฏิบัติด้านการให้ความเคารพในสิทธิมนุษยชนที่สมเหตุสมผลและครอบคลุมมาประยุกต์ใช้กับการดำเนินงานทั้งหมด

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการ ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท (Whistle Blower) โดยในปี 2560 ที่ผ่านมามีบริษัทไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องการละเมิดสิทธิมนุษยชนแต่อย่างใด

การปฏิบัติต่อพนักงาน

- ดำเนินการสรรหาบุคคลากรด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค เปิดโอกาสให้ทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการสมัคร และสอบเป็นพนักงานภายใต้กรอบของกฎหมายระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยไม่มีการแบ่งแยกในเรื่องเพศ รวมถึงผู้มีความบกพร่องทางร่างกายที่พิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถทำงานได้
- ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความยุติธรรมและซื่อสัตย์ โดยพนักงานทั้งหมดถูกตกลงจ้างงานภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขการจ้างงานที่สอดคล้องกับกฎหมายระเบียบข้อบังคับหรือธรรมเนียมปฏิบัติไม่มีการจ้างแรงงานเด็กที่ผิดกฎหมาย แรงงานที่ถูกบังคับ หรือการใช้แรงงานเกินมาตรฐานการจ้างงาน
- ปราศจากการล่วงละเมิดสิทธิในทุกประเภท และไม่ยินยอมให้มีการเลือกปฏิบัติ และจะดำเนินการเพื่อรับรองโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับพนักงานทุกคน

- มีนโยบายดำเนินงานเพื่อรับประกันว่าพนักงานจะมีสิทธิในด้านความปลอดภัยส่วนบุคคล ตลอดจนมีสิทธิที่จะมีสถานที่ทำงาน ที่สะอาด ปลอดภัย และถูกสุขลักษณะ
- ไม่ใช้หรือยอมรับการลงโทษทางร่างกาย การบังคับข่มเหงทางร่างกายและจิตใจ หรือการละเมิดทางวาจา

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น

เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติ ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ทั้งลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจและส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติหน้าที่ภายใต้กฎหมายหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ความลับทางการค้าและทรัพย์สินทางปัญญาอื่นที่กฎหมายกำหนด อาทิเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทุกชนิดจะต้องผ่านการตรวจสอบและลงโปรแกรมโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น การส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบผลงานหรือข้อมูลที่ใช้ในการปฏิบัติงานว่าไม่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจอยู่บนพื้นฐานของความโปร่งใส สุจริต และเป็นธรรม โดยกำหนดให้โครงสร้างองค์กรมีการแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบ กระบวนการทำงาน สายการบังคับบัญชาที่ชัดเจนในแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้มีการถ่วงดุลอำนาจระหว่างกันอย่างเหมาะสม รวมทั้งได้กำหนดหลักปฏิบัติสำหรับกรรมการ ผู้บริหารพนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ โดยถือเป็นภาระหน้าที่ร่วมกันในการปฏิบัติหน้าที่ และเพื่อให้การตัดสินใจและการดำเนินการทางธุรกิจที่อาจมีความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันได้รับการพิจารณาและปฏิบัติอย่างรอบคอบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

คำนิยาม

คอร์รัปชัน (Corruption) หมายถึง การติดสินบนไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆ โดยการเสนอให้สัญญา มอบให้ ให้คำมั่น เรียกรับ หรือรับ ซึ่งเงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีส่วนได้เสียโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจ หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัทโดยเฉพาะ หรือ เพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่เกิดกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียม ประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้า ให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของ บมจ. เอเชีย เออีเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการหรือยอมรับการทุจริตคอร์รัปชัน ในทุกรูปแบบ ทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และให้มีการสอบทานการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนทบทวนการกำหนดบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของกฎหมาย

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

1. คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่และรับผิดชอบ ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหาร ได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน
2. คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสอบทานระบบ รายงานทางการเงิน ระบบการควบคุม ภายในและการประเมินความเสี่ยง เพื่อให้ ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยง ที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบ ต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการ ของบริษัทน้อยที่สุดและมีความเหมาะสม เพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กร มีส่วนเกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัท ร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ
3. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนด ให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุน นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อ สื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้อง ทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวน ความเหมาะสมของระบบและมาตรการ ต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง ของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนด ของกฎหมาย
4. หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และ ความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็น ไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการ

ควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยง เกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบ การควบคุมภายใน ให้คณะกรรมการ ตรวจสอบทบทวนรวมถึงการปฏิบัติงานตาม ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมาย ในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

แนวทางการปฏิบัติ

1. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้อง ปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน และจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไป เกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าจะทาง ตรงหรือทางอ้อม
2. เมื่อพนักงานพบเห็นการกระทำที่เข้าข่าย ทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เออีเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่ ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคล ที่รับผิดชอบทราบ และให้ความร่วมมือในการ ตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ หากมีข้อสงสัย หรือข้อซักถามให้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่กำหนดให้ทำหน้าที่รับผิดชอบ เกี่ยวกับการติดตามการปฏิบัติตามจรรยา บรรณธุรกิจ ผ่านช่องทางต่างๆ ที่กำหนดไว้
3. บมจ. เอเชียเออีเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความเป็นธรรมและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสในเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน โดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงาน การทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy
4. ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการ กระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้อง ได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบ ที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษ ตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่าย ผิดกฎหมาย
5. บมจ. เอเชียเออีเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ ให้ความรู้ และทำความเข้าใจ กับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ หรือ ดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจ ส่งผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อย ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบาย ต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันนี้
6. การดำเนินการใดๆ ตามนโยบายต่อต้าน การทุจริตคอร์รัปชันให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่ กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการ กำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติ ต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้ง ระเบียบ

และคู่มือปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เออีเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจน แนวทางปฏิบัติอื่นใดที่ บมจ. เอเชีย เออีเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไม่จำกัดเพื่อความชัดเจนในการดำเนินการ ในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูงการเกิดทุจริต คอร์รัปชัน กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ทุกระดับต้องปฏิบัติตามด้วยความระมัดระวัง ในเรื่องดังต่อไปนี้

การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือประโยชน์ตอบแทน ใดๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้า หรือ จากบุคคลใดอันเนื่องมาจากการทำงาน ในนาม บมจ. เอเชีย เออีเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้อง ไม่ให้ผู้อื่นหรือผู้ยืมเงิน หรือเรียกรับเงิน สิ่งของ จากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เออีเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่ เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือ สถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของ ธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน พึง หลีกเลี่ยงการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงิน และมีใบตัวเงินจากลูกค้าหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง กับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เออีเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่ใน เทศกาลหรือประเพณีนิยม แต่ต้องมีมูลค่าไม่เกิน 5,000 บาท ในกรณี ที่มีเหตุจำเป็นต้องรับของขวัญหรือ ทรัพย์สินอื่นใดในมูลค่าที่สูงกว่า 5,000 บาท ให้รายงานผู้บังคับบัญชา เพื่อดำเนินการตามความเหมาะสม
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจได้ เพื่อประโยชน์ในธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เออีเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และพึงหลีกเลี่ยงการรับการเลี้ยงรับรอง ในลักษณะที่เกินกว่าเหตุความสัมพันธ์ ปกติจากบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับบริษัท และบริษัทย่อย หรือจะเป็นคู่ค้าในอนาคต

การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายเสนอเงิน สิ่งจูงใจของก้านัล สิทธิประโยชน์พิเศษ ในรูปแบบใดๆ แก่ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใดๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจ ยกเว้นการให้การเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามประเพณีนิยม ส่วนลดการค้า และโครงการส่งเสริมการขายของบริษัท

เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสและถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการสอบถาม การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุนนำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานและผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบ ในการกำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการประเมินวิเคราะห์ติดตาม ควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัย และมีความเสี่ยงที่จะกระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริต มาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายในและการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2560 ทางทีมงานได้วิเคราะห์ และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจ เพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มีความเสี่ยงว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน อาทิเช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการในทางที่ผิดหรือยกยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมา ความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการวางแนวทางการตรวจสอบภายในตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

1. เผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท เช่น เว็บไซต์ แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (56-1) และรายงานประจำปี (56-2)
2. จัดให้มีการอบรมนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้แก่พนักงานใหม่
3. ทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอทุกปี

การควบคุมภายในและ การบริหารจัดการความเสี่ยง

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบและถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัทและบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปอย่างถูกต้อง รัดกุม และเป็นไปตามที่ระเบียบกำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน ที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือ โดยฝ่ายตรวจสอบภายใน ซึ่งจะตั้งรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ทำหน้าที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้ว ได้สรุปว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทในด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล โดยบริษัทได้จัดให้มีบุคคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีระบบควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อย จากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและบุคคลที่เกี่ยวข้องกันอย่างเหมาะสม และเพียงพอแล้ว สำหรับการควบคุมภายในหัวข้ออื่น คณะกรรมการเห็นว่ามีการควบคุมภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน นอกจากนี้การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2560 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทมอบหมายให้ นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย จึงเห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ

ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติ แต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

บริษัทมอบหมายให้ นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท

การบริหารความเสี่ยง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท โดยมีรายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้อนุมัตินโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยงขึ้นเพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ได้ใช้เป็นแนวทางและหลักเกณฑ์ในการประเมิน การวิเคราะห์ การจัดลำดับ และการกำหนดแนวทาง และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยง ตลอดจนรับทราบถึงกำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดของนโยบาย กระบวนการ กรอบการบริหารความเสี่ยง ครอบคลุมหัวข้อสำคัญดังนี้

หลักการและนโยบายการบริหารความเสี่ยงมีสาระสำคัญดังนี้

1. บจ. ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงความเสี่ยงเป็นปัจจัยหลักในการประกอบธุรกิจตั้งแต่การวางแผนกลยุทธ์และแผนธุรกิจ ตลอดจนการดำเนินธุรกิจประจำวัน โดยมีจุดหมายที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และมีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า และมีประสิทธิภาพ
2. การบริหารจัดการความเสี่ยงถือเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรโดยมีการสื่อสารและมอบหมายให้ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนให้ความสำคัญ ตลอดจนมีส่วนร่วมและเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงในทุกขั้นตอน
3. ฝ่ายบริหารและพนักงานแต่ละหน่วยงานร่วมกันระบุความเสี่ยง ประเมินความเสี่ยง และวางแผนทางการจัดการความเสี่ยง อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการตรวจสอบจะมีการประเมินกรอบการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี และมีการจัดทำเป็นรายงานความเสี่ยง
5. การบริหารความเสี่ยงแต่ละขั้นตอนจะต้องมีการจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

กรอบการบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วย

1. หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ต่อการบริหารความเสี่ยงดังนี้
 - คณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร มีหน้าที่กำหนดนโยบายทิศทาง และกลยุทธ์รวมถึงกำหนดโครงสร้างสภาพแวดล้อมโดยรวมของบริษัทเพื่อสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยง แผนการบริหารความเสี่ยง และอนุมัติการดำเนินการตามแผนงาน
 - คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง จัดให้มีคณะทำงาน รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตาม และรายงานอย่างเป็นระบบ สนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ
 - คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่พิจารณาตรวจสอบการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจได้ว่าความเสี่ยงได้รับการบริหารจัดการ และควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพอยู่ในระดับที่ยอมรับได้
 - หน่วยงานตรวจสอบภายใน มีหน้าที่ตรวจสอบระบบควบคุมภายใน โดยมุ่งเน้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยง ซึ่งระบุโดยฝ่ายบริหารว่าเป็นความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ และตรวจสอบกระบวนการบริหารความเสี่ยงทั้งหมด รวมถึงรวบรวมผลการจัดทำรายงานความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - ผู้เป็นเจ้าของกระบวนการ มีหน้าที่ระบุ วิเคราะห์ วางแผนจัดการ และประเมินความเสี่ยงในส่วนการดำเนินการที่ตนเองมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง

2. วัตถุประสงค์เพื่อสรุปหลักการและวิธีการที่ใช้โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบริหารจัดการความเสี่ยงของตนเองโดยใช้ร่วมกับนโยบายและกระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อการระบุและการจัดการความเสี่ยงซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานและการเติบโตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
3. กระบวนการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย ขั้นตอนการกำหนดวัตถุประสงค์เป้าหมาย และกลยุทธ์ ขั้นตอนการระบุความเสี่ยง ขั้นตอนการวิเคราะห์ความเสี่ยง ขั้นตอนการประเมินความเสี่ยง ขั้นตอนการจัดการความเสี่ยง และขั้นตอนการติดตามผลและรายงานความเสี่ยง

การปฏิบัติตามกรอบโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐานสากลของ Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) ดังนี้

1. พิจารณาไตร่ตรองถึงลักษณะความเสี่ยงที่ประสบอยู่ หรือคาดว่าจะประสบ โดยระบุเหตุการณ์หรือปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ทั้งที่อาจส่งผลเสียหายหรือที่เลือกอำนาจต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ระดับองค์กร และระดับปฏิบัติการไว้อย่างเหมาะสม โดยพิจารณาแหล่งความเสี่ยงตั้งแต่การดำเนินงานภายใน กฎหมาย สังคม การเมือง และสภาพแวดล้อมภายนอก และมอบหมายให้ทุกหน่วยงานระบุ และจัดประเภทความเสี่ยงไว้อย่างเป็นระบบ และครอบคลุมในทุกๆ กิจกรรมขององค์กร รวมทั้งคอยติดตามการเปลี่ยนแปลง และรายงานต่อผู้บริหาร หรือผู้ที่เกี่ยวข้องให้รับทราบอยู่เสมอ
2. ประเมินความเสี่ยงโดยกำหนดหลักเกณฑ์ของการประเมินในแต่ละระดับไว้อย่างเหมาะสมทั้งในระดับองค์กร และระดับปฏิบัติการ ตลอดจนทำการประเมินในเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ จัดระดับความเสี่ยงซึ่งพิจารณาทั้งจากความเสี่ยงที่ยอมรับได้ และไม่สามารถยอมรับได้ ทั้งนี้ จะทำการประเมิน 2 ด้านคือผลกระทบต่อความเสียหายที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น และโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยง โดยกำหนดระดับค่าของความเสี่ยงแบ่งออกเป็นระดับสูง กลาง หรือต่ำ
3. กำหนดกลยุทธ์การตอบสนองต่อความเสี่ยงในแต่ละระดับ และในภาพรวมได้แก่ การหลีกเลี่ยง การลด การโอนให้ผู้อื่น และการยอมรับความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามีการพิจารณาทางเลือกที่คุ้มค่าและมีประสิทธิภาพที่สุด โดยเลือกจัดการกับความเสี่ยงระดับสูงเป็นอันดับแรกเพื่อลดโอกาส และผลกระทบในภาพรวมที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น
4. หัวหน้างานของแต่ละหน่วยงาน มีหน้าที่ควบคุมประเมิน และติดตามผลของการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และยอมรับได้ ตลอดจนทบทวนความเสี่ยงว่ามีด้านใดบ้างที่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยจัดทำเป็นรายงานประเมินผลความเสี่ยงเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ
5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นผู้ติดตามผลสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง โดยพิจารณาจากแผนงานของฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบ ในปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ และผลของการวัดผลที่เชื่อถือได้ของการปฏิบัติงานตามแผนงาน และในการประชุมทุกครั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะกำหนดให้ฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบรายงานผลการบริหารความเสี่ยง นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะนำเสนอผลการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบ

รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2560 สามารถสรุปได้ดังนี้

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกับกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ		มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
	ปี 2560	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2559	
1) AirAsia Berhad (AAB)	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสดต่างประเภทผ่านระบบชำระค่าธรรมเนียมการ (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสดต่างประเภทผ่านระบบชำระค่าธรรมเนียมการ (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น	6,834,057,135	4,464,436,638	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกับกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับรายได้ค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสดจากประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบชำระเงินสดของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น
2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยอินเดีย	1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAB	763,661,815	1,026,587,294	
3) AirAsia (India) Private Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยอินเดีย	1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - IAA	369,561,196	280,161,643	ภารกิจทดราคา ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง
4) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกรร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่านคือ นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอรินามเดส และ นายคามาภูติน บิน เมอราห์ นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอรินามเดส และ นายคามาภูติน บิน เมอราห์ เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ AAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAI	204,415,550	163,803,297	
		1.4 รายได้ค่าโดยสารที่ AAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAX	24,912,635	22,979,810	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
		1.5 รายได้ค่าโดยสารที่ TAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - TAAX	3,702,148	79,915,042	
		1.6 รายได้ค่าโดยสารที่ PAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - PAA	337,426,938	437,159,113	
			1,362,100,050	1,163,861,281	
			85,848,705	110,865,283	
			8,214,326	37,321,054	
			23,628,403	25,088,024	
			1,247,444	1,793,373	

ลักษณะความสัมพันธ์

ลักษณะของรายการ

ลักษณะความสัมพันธ์

มูลค่ารายการ (บาท)

ปี 2560

ปี 2559

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)	มูลค่าและความเป็น
			ปี 2560	ปี 2559
5) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีกรรมกรรมร่วมกันกับ TAA จำนวน 4 ท่าน คือ นายบรรจงทรัพย์ แบลเวสต์ นายคามาสุติน บิน เมอรานัน นายไพรัชทรัพย์พัฒนางานกู และนางภทรา บุตรวงค์ โดยนายบรรจงทรัพย์ แบลเวสต์เป็นผู้ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 46 นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์เนานเดสและนายคามาสุติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn. Bhd. ซึ่ง Aero Ventures Sdn. Bhd. ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX และ AAX ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 49	1.7 รายได้ค่าโดยสารที่ IAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน – IAAX	6,733,378	9,490,513
		1.8 รายได้ค่าโดยสารที่ AAJ รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน – AAJ	4,014,697	6,260,922
		1.9 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB เจ้าหนี้รับแทน – AAB	208,194	2,706
		1.10 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAA เจ้าหนี้รับแทน – IAA	17,891	2,751
		1.11 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAX เจ้าหนี้รับแทน – AAX	1,464,220,783	1,567,141,413
		1.12 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน TAAX เจ้าหนี้รับแทน – TAAX	198,240,438	263,239,340
6) AirAsia Inc. (PAA)	PAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 40 ทั้งนี้ PAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศฟิลิปปินส์	1.10 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAA เจ้าหนี้รับแทน – IAA	201,883,997	325,789,037
7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดไปยังไคโลในประเทศอินโดนีเซีย	1.11 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAX เจ้าหนี้รับแทน – TAAX	69,830,772	205,470,973
8) Airasia Japan (AAJ)	AAJ เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAJ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศญี่ปุ่น	1.12 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน PAA เจ้าหนี้รับแทน – PAA	338,193,557	595,197,544
		1.13 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAI เจ้าหนี้รับแทน – AAI	1,312,145,947	1,074,750,025
		1.14 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAAX เจ้าหนี้รับแทน – IAAX	1,516,384,588	1,314,965,723
		1.15 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAJ เจ้าหนี้รับแทน – AAJ	148,692,093	97,219,343
		1.16 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAJ เจ้าหนี้รับแทน – AAJ	78,275,992	42,241,513
			6,948,034	13,178,430
			(1,407,694)	3,207,657
			263,752	3,907,007
			70,621,161	90,197,843
			23,117,702	49,863,663
			60,783	-
			14,766	-

2. รายการเงินโอนจ่ายแทนกับภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ		มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ลักษณะของรายการ	ลักษณะของรายการ	ปี 2560	ปี 2559	
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการเงินโอนจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับภาษีบริการ ในอาคาสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าค่านิตเตอร์ เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	437,120,062 311,809,578	639,082,844 348,672,339	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการ ร่วมกับภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิด บริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็น ผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการ สั่งจ่ายค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกับทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับ เส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้ เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และ ดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตาม อัตราการใช้งานจริง	
2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดใน ประเทศอินโดนีเซีย	2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย โอนจ่ายแทน AAB ลูกหนี้ที่โอนจ่าย - AAB 2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย โอนจ่ายแทน IAA ลูกหนี้ที่โอนจ่าย - IAA 2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย โอนจ่ายแทน AAX ลูกหนี้ที่โอนจ่าย - AAX	16,381,767 8,414,744	7,862,000 9,496,595	กรณีหนี้ขาดอายุ: การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการโอนจ่าย แทนกันจะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ ได้มีการจ่ายเงินแน่นอนจริงหรือจากการ บินส่วนระหว่าง บริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน	
3) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่านคือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอริชานเดส และ นายคามารูดีน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอริชานเดส และ นายคามารูดีน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้น ทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn. Bhd. ซึ่ง Aero Ventures Sdn. Bhd. ถือหุ้น ร้อยละ 52 ใน AAX	2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย โอนจ่ายแทน TAAX ลูกหนี้ที่โอนจ่าย - TAAX 2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย โอนจ่ายแทน PAA ลูกหนี้ที่โอนจ่าย - PAA 2.6 บจ. ไทยแอร์เอเชีย โอนจ่ายแทน AAI ลูกหนี้ที่โอนจ่าย - AAI 2.7 บจ. ไทยแอร์เอเชีย โอนจ่ายแทน IAAX ลูกหนี้ที่โอนจ่าย - IAAX 2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย โอนจ่ายแทน AAJ ลูกหนี้ที่โอนจ่าย - AAJ	4,326,060 21,404,066	5,741,540 18,909,862	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็น การดำเนินงานปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และ ได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และ คณะกรรมการตรวจสอบ	
4) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 4 ท่าน คือ นายธรรตพลร์ แบเลเวลด์ นายคามารูดีน บิน เมอรานัน นายไฟร์ซัด พรพัฒน์นงกูร และนางภัทรา บุศราวาศ์ โดยนายธรรตพลร์ แบเลเวลด์เป็นผู้ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 46 นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอริชานเดสและนายคามารูดีน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn. Bhd. ซึ่ง Aero Ventures Sdn. Bhd. ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX และ AAX ถือหุ้น ใน TAAX ร้อยละ 49	2.9 บจ. ไทยแอร์เอเชีย โอนจ่ายแทน AAE ลูกหนี้ที่โอนจ่าย - AAE	2,332,887 500,000	3,064,299 3,064,299		

บุคคลที่อ้างถึง ความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2560	ปี 2569	
5) AirAsia Inc. (PAA)	PAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 40 ทั้งนี้ PAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดใน ประเทศฟิลิปปินส์	2.10 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TIMB ลูกหนี้ทอดรองจ่าย – TIMB	710,048	-	
6) AirAsia (India) Private Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดใน ประเทศอินเดีย	2.11 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน THT ลูกหนี้ทอดรองจ่าย – THT 2.12 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน THSB ลูกหนี้ทอดรองจ่าย – THSB	252,278	252,278	
7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่สเปน โกลด์ใน ประเทศอินโดนีเซีย	2.13 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSS ลูกหนี้ทอดรองจ่าย – TTSS	-	3,422,430	
8) Airasia Japan (AAJ)	AAJ เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAJ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดใน ประเทศญี่ปุ่น	2.14 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAPL ลูกหนี้ทอดรองจ่าย – AAPL 2.15 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน GFB ลูกหนี้ทอดรองจ่าย – GFB	1,101,170	-	
9) AAE Travel Pte Ltd. (AAE)	AAE เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 25 ทั้งนี้ AAE ดำเนินธุรกิจเพื่อช่วยลูกค้าในการรวบรวมข้อมูลการเดินทาง ตรวจสอบความพร้อมของสินค้าและบริการเกี่ยวกับการเดินทาง สำรองที่พักหรือบริการ หรือดำเนินการกับผู้ให้บริการด้านการเดินทาง	2.16 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้ทอดรองจ่าย – AAB 2.17 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้ทอดรองจ่าย – IAA	1,185,029,144	968,091,901	
10) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	Tune Insurance ร่วมกับกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นามันเตส และ นายคามาลุดดิน บิน เมฮรานัน	2.18 AAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้ทอดรองจ่าย – AAI 2.19 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้ทอดรองจ่าย – AAX	57,597,611	328,474,057	
			29,304,585	25,324,517	
			12,045,931	25,140,314	
			15,214,937	13,655,603	
			1,153,447	17,796,623	
			9,955,493	57,745,112	
			53,747,305	45,317,036	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2560	ปี 2559	
11) Tune Hotels Regional Services (Thailand) Co.,Ltd (THT)		2.20 TAAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรรองจ่าย – TAAAX	4,708,513	21,714	
		2.21 PAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรรองจ่าย – PAA	19,120	103,686	
12) Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd (THSB)		2.22 IAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรรองจ่าย – IAAX	158,562	-	
		2.23 AAE ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรรองจ่าย – AAE	137,009	-	
13) Tune Talk Sdn Bhd (TTSB)		2.24 AAPL ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรรองจ่าย – AAPL	1,455,353	10,118,904	
			-	10,118,904	
14) AirAsia Pte. Ltd. (AAPL)	AAPL เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100 ดำเนินธุรกิจให้บริการลูกค้าและให้บริการภาคพื้นดินที่สถานีสิงคโปร์แก่บริษัทในเครือแอร์เอเชีย		24,310,052	-	
15) Great Fortune Broker Co., Ltd (GFB)	GFB มีกรรมกรรร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่านคือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นามเตส และนายคามาภูติน ปิน เมอรานัน โดย นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นามเตส และนายคามาภูติน ปิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Tune Inc Holding Berhad ซึ่ง ถือหุ้นร้อยละ 49 ใน GFB		2,414,826	-	

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ		มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2560	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2559	
1) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีที่มีบริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุดท้ายล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้	-	-	-	บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้าชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
2) AirAsia (India) Private Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย	3.1 ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวชำระหนี้สุดท้ายล่าช้ากว่ากำหนด	-	-	63,890	อัตราดอกเบี้ย: อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกันซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2559 และปี 2560
3) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่านคือนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส และนายคามาลกูดีน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส และนายคามาลกูดีน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	3.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก IAA ยอดสุทธิหนี้ (สุทธิ) คงค้าง ปลายงวด - IAA ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - IAA	2,841,089	-	-	อัตราดอกเบี้ย: อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกันซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2559 และปี 2560
		3.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก AAI ยอดสุทธิหนี้ (สุทธิ) คงค้าง ปลายงวด - AAI ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAI	-	151,099	-	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเห็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		3.1.3 ดอกเบี้ยรับจาก AAX ยอดสุทธิหนี้ (สุทธิ) คงค้าง ปลายงวด - AAX ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAX	2,039,526	-	12,055,944	
			22,415,965	-	22,450,800	

4. ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องบินเช่าเหมาลำ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		หมายเหตุและความจำเป็น
			ปี 2560	ปี 2559	
1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 30 ลำ และ 31 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2559) และเครื่องบินรวมทั้งสิ้น 2 เครื่อง (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560) จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน	4,343,894,681	4,464,646,976	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินและเครื่องบินเช่าเหมาลำจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบินและเครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินและเครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต
		ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องบินเช่าเหมาลำ			การกำหนดอัตราค่าเช่า: ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือนอายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในตลาด
		ค่าเครื่องบินและเครื่องบินเช่าเหมาลำ			การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องบินเช่าเหมาลำ	(29,168,314)	-	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการเช่าเครื่องบินและเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขที่ไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการเช่าเครื่องบินและเครื่องบินเช่าเหมาลำที่เครื่องบินเช่าเหมาลำ Pooling Purchase
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องบินเช่าเหมาลำ	657,120,066	741,346,452	
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องบินเช่าเหมาลำ	-	-	

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2560	ปี 2559	
1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัททยอยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชียจ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน			เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินมานานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน
2) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน-AAM เจ้าหน้าที่ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM ดูหนังสือค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินขอคืน - AAM	1,777,115,719 140,920,180 120,734,038	1,853,825,516 157,511,059 -	การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราค่าที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐหรือเม็กซิโกต่อเวลา /รอบ การใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดค่าเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม การชำระหนี้: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักจากการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน เครื่องบิน-AAB เจ้าหน้าที่ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	334,841,288 24,753,799	221,219,272 51,533,888	
		เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	3,652,264,201	2,665,543,653	

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2560	ปี 2559	
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชียจ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB	177,717,742	161,996,712	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ร่วมกับกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ใช้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ
		ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร			การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร:
		บัตรโดยสาร	15,577,589	43,580,513	อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดค่าเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา
					การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
					ลักษณะรายการในอนาคต:
					รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการชำระเงิน และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2560	ปี 2559	
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าจำหน่ายบนเครื่องบินเพื่อจำหน่ายและสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางส่วนประเภท เป็นต้น จาก AAB และ IAA	24,813,993	94,646,211	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าจำหน่ายบนเครื่องบินบางส่วนประเภท เป็นต้น จาก AAB และ IAA การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียและสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก
2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่สินค้าและอุปกรณ์ - AAB เจ้าหน้าที่สินค้าและอุปกรณ์ - IAA	2,375,670	8,009,669	การกำหนดราคาซื้อขาย: ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB และ IAA ได้ตกลงกับบุคคลภายนอก
			-	49,496	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
					ลักษณะรายการในอนาคต:
					รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่ไม่มีเงื่อนไขการชำระเงิน และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

บุคคลที่อ้างข้อความ ชัดเจน	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น	
		ปี 2560	ปี 2559		
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Administrative Fee) ให้กับการให้บริการด้านธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการค้าเงินกิจการ	14,955,656 1,300,584	17,012,300 4,320,300	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Administrative Fee) ให้กับ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทน การให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการค้าเงินกิจการ การกำหนดราคาซื้อขาย: ค่าบริการจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	ค่าบริการจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าบริการจัดการ - AAB			ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค่าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ	

9. รายการส่วนแบ่ง (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนค่าน้ำมัน

บุคคลที่อ้างข้อความ ชัดเจน	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น	
		ปี 2560	ปี 2559		
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่ง (กำไร) จากการบิน ความเสี่ยงจากการบินร่วมกัน	628,711,602 (137,831,766)	312,271,224 (60,449,953)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย บอกรักษาความเสี่ยงจากค่าความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอัตราดอกเบี้ยของบริษัทซึ่งจะไม่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน
	ส่วนแบ่ง (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนค่าน้ำมัน ส่วนแบ่ง (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนค่าน้ำมัน - AAB			การปันส่วน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนค่าน้ำมัน: กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกแบ่งไปยังบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้ปริมาณตามงบประมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม	
	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากค่าความผันผวนของราคาน้ำมัน		16,257,300	17,829,400	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค่าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

10. ค่าฝึกอบรมนักบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ		มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2560	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2559	
1) Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd (AACOE)	AACOE เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB เป็นหุ้นร้อยละ 50	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำกัดฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ AACOE และ BAC				บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้บริการศูนย์ฝึกอบรมนักบินของ AACOE ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ CAE ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจศูนย์ฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดา ที่ตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย
2) บจ. บางกอก เดวิส อินเตอร์เนชั่นแนล (BAC)	BAC เป็นบริษัทที่กรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ นายเศรษฐพลฐ์ แบลเวสต์ ถือหุ้นร้อยละ 50	ค่าฝึกอบรมนักบิน-AACOE เจ้าหน้าที่ฝึกอบรมนักบิน - AACOE	82,828,284	140,718,558		นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังทำข้อตกลงร่วมกับ BAC ในการจัดหาวิทยากรบินเพื่อฝึกอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี และฝึกอบรมเพิ่มเติมให้แก่กันเป็นปกติ
		ค่าฝึกอบรมนักบิน-BAC เจ้าหน้าที่ฝึกอบรมนักบิน - BAC	6,048,000	-		การกำหนดราคา: อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก
			470,963	-		การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
						ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงินในรายการค่าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

11. ค่าเครื่องนบายการค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ		มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2560	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2559	
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชียจ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB	548,113,485	329,957,862		AAB ได้อนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
		ค่าเครื่องหมายการค้า เจ้าหน้าที่เครื่องหมายการค้า-AAB	151,804,009	77,736,346		การกำหนดราคา: ต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1.5 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต่อปี
						การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
						ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าธรรมเนียมการค้าจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงินไหลออกทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

12. รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2560	ปี 2559	
1) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	TIMB มีกรรมกราร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส และนาย คามารุดิน บิน เมอรานัน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการ จัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารถตามโครงการ AirAsia Insure			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารถตามโครงการ AirAsia Insure
2) Permpoonsub Broker Co.,Ltd. (Permpoonsub)	Permpoonsub มีกรรมกราร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน โดยนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้น ทางอ้อมผ่าน Tune Inc Holding Berhad ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 49 ใน Permpoonsub	<p>12.1 รายได้ค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัยของ TIMB</p> <p>รายได้ค่าบริการ จัดการ เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย</p> <p>12.2 รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ Permpoonsub</p> <p>ค่าเบี้ยประกันภัย รายได้ค่าบริการ จัดการ เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย</p>	11,602,010 2,900,503 2,457,375	15,363,917 3,840,980 1,833,297	<p>กรกำหนดราคา:</p> <p>ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายให้แก่ TIMB, Permpoonsub และ GFB เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด</p> <p>กรชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต:</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสุนนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการ ค่าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
3) Great Fortune Broker Co., Ltd (GFB)	GFB มีกรรมกราร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส และนาย คามารุดิน บิน เมอรานัน โดยนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรินันเดส และนาย คามารุดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้น ทางอ้อมผ่าน Tune Inc Holding Berhad ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 49 ใน GFB	<p>12.3 รายได้ค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัยของ GFB</p> <p>ค่าเบี้ยประกันภัย รายได้ค่าบริการ จัดการ เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย</p>	212,215,489 35,402,020 -	41,832,516 6,978,401 51,472,225	

13. ค่าบริการจัดการ (Management Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2560	ปี 2559	
1) บมจ. เอเชีย เดวิเดชั่น (AAV)	<p>AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55</p> <p>ค่าบริการจัดการ เจ้าหนี้ค่าบริการจัดการ - AAV</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้บริการและความช่วยเหลืออื่นๆเกี่ยวกับگردำเนินกิจการ</p> <p>ภารกิจหนวดราคาซื้อขาด:</p> <p>ค่าบริการจัดการเป็นอัตราที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p>	<p>25,000,000</p> <p>25,000,000</p> <p>6,687,500</p> <p>-</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้บริการและความช่วยเหลืออื่นๆเกี่ยวกับگردำเนินกิจการ</p> <p>ภารกิจหนวดราคาซื้อขาด:</p> <p>ค่าบริการจัดการเป็นอัตราที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต:</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการดำเนินงาน และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

14. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2560	ปี 2559	
1) AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.	<p>AAB เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ AGSS โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AGSS</p>	<p>AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2559 เป็นต้นมา AAB ให้บริการทางด้านจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน</p>	<p>34,399,796</p> <p>29,856,205</p>	<p>AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2559 เป็นต้นมา AAB ให้บริการทางด้านจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน</p>
2) AirAsia Berhad (AAB)	<p>AAB เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</p>	<p>AAB ให้บริการทางด้านจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2559 เป็นต้นมา</p> <p>14.1 ค่าบริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AGSS</p> <p>เจ้าหนี้ค่าบริการด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AGSS</p> <p>14.2 ค่าบริการทางด้านจัดการสารสนเทศ - AAB</p> <p>เจ้าหนี้ค่าบริการด้านจัดการสารสนเทศ - AAB</p>	<p>38,205,935</p> <p>2,104,375</p>	<p>ภารกิจหนวดราคา:</p> <p>ค่าใช้จ่ายจะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยเป็นส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ บริษัทส่วนเพิ่มเติมที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต:</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการดำเนินงาน และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

15. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บุคคลที่อ้างมี ความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2560	ปี 2559	
1) Think Big Digital Sdn. Bhd. (TBD)	TBD เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	TBD ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตัวเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย	55,609,886	35,652,753	TBD ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตัวเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย
		ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า เจ้าหน้าที่โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - TBD	47,246,533	25,708,201	การกำหนดราคา: อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
		รายได้ค่าตัวโดยสาร ลูกหนี้รายได้ค่าตัวโดยสาร	19,975,376	16,974,319	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
			13,466,921	13,909,523	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการชำระค่าตัวไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

16. รายได้ค่านายหน้าจากการขายสินค้าปลอดอากรบนเครื่องบิน

บุคคลที่อ้างมี ความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2560	ปี 2559	
1) บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ (KPM)	ครอบครัวศรีวัฒนประภา เป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิงเพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าคอมมิชชั่นร้อยละ 1 จาก KPM สำหรับการขายสินค้าปลอดอากรบนเครื่องบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	16,353,146	4,535,865	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้สิทธิ KPM ดำเนินการบริหารจัดการการขายสินค้าปลอดอากรบนเครื่องบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งดำเนินการขายโดยลูกเรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการแก่ผู้โดยสารบนเครื่องบินในเที่ยวบินต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย KPM จะจ่ายค่าคอมมิชชั่นรายเดือนให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
		รายได้ค่านายหน้าจากการขายสินค้าปลอดอากร ลูกหนี้ค่านายหน้า - KPM	-	1,761,835	การกำหนดราคา: อัตราค่าคอมมิชชั่นเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
					การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
					ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการชำระค่าตัวไป แต่ไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เป็นต้นไป เมื่อครอบครัวศรีวัฒนประภา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่มคิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม นายธรรมศักดิ์ แบลเว็คส์ ซึ่งมีความเป็นอยู่บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลทำให้รายการระหว่างบริษัทและกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องอีกต่อไป

17. เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนฟุตบอลเอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	มูลค่ารายการ (บาท)		ลักษณะของรายการ	เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2560	ปี 2559		
1) บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล (KPI)	ครอบครัวศรีวัฒนประภา เป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์ ร้อยละ 55			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเอเชียและโครงการ Leicester City International Academy ในการคัดสรร นักเตะฟุตบอลเยาวชนไทย เข้าร่วมโครงการเพื่อพัฒนาฝีเท้าและมีกีฬาทักษะ กีฬาฟุตบอลที่สโมสรฟุตบอลเอเชีย ประเทศไทย ประสงค์อังกฤษ	
	ค่าธรรมเนียมสนับสนุน	39,858,330	31,788,130	ค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นไปตามสัญญาที่ตกลงไว้	การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นไปตามสัญญาที่ตกลงไว้
	สโมสรฟุตบอลเอเชีย	-	-	เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมสนับสนุน สโมสรฟุตบอลเอเชีย	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
					ลักษณะรายการในอนาคต: รายการนี้เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ โดยรายการดังกล่าวไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เป็นต้นไป เมื่อครบถ้วนของสัญญา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่มคิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม นายบรรณพตพลฐ์ แบลด์เวลล์ ซึ่งมีสถานะเป็นผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีผลทำให้รายการระหว่างบริษัทและกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องอีกต่อไป

18. ซื้อสินค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	มูลค่ารายการ (บาท)		ลักษณะของรายการ	เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2560	ปี 2559		
1) Tune Talk (Thailand) Limited	นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอรินันเดส และนาย คามาธุติน มิน เมอรานัน ซึ่งเป็นกรรมการของ TAA เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน Tune Talk (Thailand) ผ่าน Tune talk international Sdn. Bhd. (Malaysia) ซึ่ง Tune talk international Sdn. Bhd. (Malaysia) ถือหุ้นร้อยละ 48 ใน Tune Talk (Thailand) Limited			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้า ได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบิน จาก Tune Talk (Thailand) Limited	
	ซื้อสินค้า	6,355,800	6,355,800	เจ้าหนี้การค้า	การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นไปตามสัญญาที่ตกลงไว้
		1,412,400	706,200		การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
					ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป

19. รายได้ค่าโดยสาร

บุคคลที่อ้างปี ความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2560	ปี 2559	
กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ซึ่งเป็นสมาชิกในการซื้อตั๋วโดยสารกับสายการบินแอร์เอเชีย ได้แก่	บ.จ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการดำเนินการจองตั๋วโดยสารในรูปแบบสมาชิกองค์กร แก่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์			บ.จ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการดำเนินการจองตั๋วโดยสารในรูปแบบสมาชิกองค์กร แก่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์
1) บ.จ. คิง เพาเวอร์	รายได้ค่าโดยสาร	13,008,949	542,641	การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมขนส่งเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
2) บ.จ. คิง เพาเวอร์	ลูกหนี้กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์	-	88,058	การชำระหนี้: ภายใน 30 วัน
3) บ.จ. คิง เพาเวอร์				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเป็นรายการขนส่งนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้ำประกัน แต่ไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เป็นต้นไป เมื่อครบครีดิทรีพัฒนาประเภท ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่มคิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม นายธรรมศักดิ์ แบล็คเวสต์ ซึ่งเป็นผู้บริหารของ บ.จ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีผลทำให้รายการระหว่างบริษัทและกลุ่มบริษัทคิง เพาเวอร์ "ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องอีกต่อไป"

20. เงินค่าธรรมเนียมขนส่งบูธบริษัท เพาเวอร์

บุคคลที่อ้างปี ความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2560	ปี 2559	
1) มูลนิธิ คิง เพาเวอร์	ครอบครัวศรีวัฒนประภา เป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บ.จ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นร้อยละ 55	5,000,000	-	บ.จ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนโครงการ "พาน้องกราบพ่อ" เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เยาวชนในชนบทที่ห่างไกลสามารถเดินทางมาร่วมถวายความอาลัย ด้วยการพาตนเองและบุคคลากรจากโรงเรียนราชประชานุเคราะห์ทั่วประเทศจำนวน 21 จังหวัด 15 จังหวัด เดินทางมาฝึกทักษะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เมื่อหน้าพระบรมโกศ ณ พระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท ในพระบรมมหาราชวัง ระหว่างวันที่ 28 พฤศจิกายน - 29 ธันวาคม 2559
				การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมขนส่งเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
				การชำระหนี้: ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจที่ไม่มีเงื่อนไขการค้ำประกัน แต่ไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เป็นต้นไป เมื่อครบครีดิทรีพัฒนาประเภท ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่มคิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม นายธรรมศักดิ์ แบล็คเวสต์ ซึ่งมีสถานะเป็นผู้บริหารของ บ.จ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีผลทำให้รายการระหว่างบริษัทและกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ "ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องอีกต่อไป"

21. เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนสบทบเงินไปรษณีย์ประเทศไทย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1) สโมสรน้ำโปลแห่งประเทศไทย	นายวิชัย ศรีวัฒนประภา ประธานกรรมการกลุ่มคิง เพาเวอร์ เป็นผู้จัดตั้งสโมสร และครอบครัวศรีวัฒนประภา เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์ร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนแก่สโมสรน้ำโปลแห่งประเทศไทย” เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุน สโมสรน้ำโปลแห่งประเทศไทย ประธาน บจ.ไทยแอร์เอเชีย	ปี 2560 2,500,000 ปี 2559 -	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนแก่สโมสรน้ำโปลแห่งประเทศไทย เนื่องจากตรงกับวัตถุประสงค์ของ บจ. ที่ต้องการสนับสนุนกิจกรรมด้านการศึกษา - การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ - การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการนี้เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้ำทั่วไปและได้รับอนุมัติเป็นหลักจากราคาคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบโดยรายการดังกล่าวไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เป็นต้นไป เมื่อครอบครัวศรีวัฒนประภา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่มคิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม นายบรรณพหลู แบลเวสต์ ซึ่งมีสถานะเป็นผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีผลทำให้รายการระหว่างบริษัทและกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องอีกต่อไป

22. รายได้ค่าโฆษณา

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)	เหตุผลและความจำเป็น
1) บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล (KPI)	ครอบครัวศรีวัฒนประภา เป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็น ผู้ถือหุ้น รายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการโฆษณาแก่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ รายได้ค่าโฆษณา กลุ่มกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์	ปี 2560 55,968,526 ปี 2559 -	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการโฆษณาแก่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้ำทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ แต่ไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เป็นต้นไป เมื่อครอบครัวศรีวัฒนประภา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่มคิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม นายบรรณพหลู แบลเวสต์ ซึ่งมีสถานะเป็นผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลง ดังกล่าว มีผลทำให้รายการระหว่างบริษัทและกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องอีกต่อไป

23. งานบริการด้านความปลอดภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2560	ปี 2559	
1) AirAsia (India) Private Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทรวมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบิน ราคาประหยัดในประเทศอินเดีย	บ.จ. ไทยแอร์เอเชีย จำกัดบริการรักษาความปลอดภัย สำหรับเที่ยวบิน FD ที่สนามบินสนามบินโคชิน (COK) และแบงกอลูร์ (BLR) ให้แก่ AAI	11,239,307	675,511	บ.จ. ไทยแอร์เอเชีย จำกัดสัญญาให้บริการรักษาความปลอดภัยกับ Airasia (India) Limited เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของประเทศอินเดีย ซึ่ง AAI จะให้บริการการรักษาความปลอดภัยสำหรับเที่ยวบิน FD ที่สนามบินโคชิน (COK) และแบงกอลูร์ (BLR) การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ - การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

24. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2560	ปี 2559	
1) บ.จ. เวสต์ เวนเจอร์ส (Wealth Ventures)	บ.จ. เวสต์ เวนเจอร์ส เป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่เป็นกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ บ.จ. ไทยแอร์เอเชียคือนายธรรตพงศ์ แบลเวสต์ ถือหุ้นร้อยละ 66.44	บ.จ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรมเมอร์เคียว กรุงเทพฯ มังกะตัน ซึ่งมีห้องประชุมเพียงพอและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน	435,852	-	บ.จ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรมเมอร์เคียว กรุงเทพฯ มังกะตัน ซึ่งมีห้องประชุมเพียงพอและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันดังกล่าวได้รับการพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่ารายการระหว่างกันดังกล่าว เป็นไปอย่างสมเหตุสมผลและจำเป็นเพื่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยรายการดังกล่าว เป็นการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัท และเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป และพิจารณาถึงประโยชน์สูงสุดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับเป็นสำคัญ

มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

ในกรณีที่มีการเข้าทำรายการระหว่างกัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับประกาศคำสั่งหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยจะพิจารณาความจำเป็น และความสมเหตุสมผลของการทำรายการ ตลอดจนความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้าของรายการ และคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทต่อไป แล้วแต่กรณี โดยผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติรายการดังกล่าว ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกัน ที่อาจเกิดขึ้น บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชี เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว

นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงมีการเข้าทำรายการระหว่างกันกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันในอนาคต โดยจะพิจารณาว่ารายการดังกล่าว เป็นไปด้วยความสมเหตุสมผล มีความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้า ผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทเป็นสำคัญ

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) ประกอบด้วย คณะกรรมการอิสระซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน โดยมี นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ และนายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์ เป็นกรรมการตรวจสอบ และมีหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

กรรมการตรวจสอบทุกท่านมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบ ครบถ้วนตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บริษัท และสอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมจำนวน 5 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบ ได้เข้าร่วมประชุม ครบทั้ง 3 ท่าน จำนวน 4 ครั้ง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงาน ผลการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในกฎบัตรโดยครบถ้วนดังนี้

1. สอบทานงบการเงินรายได้ไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2560 ร่วมกับ ผู้สอบบัญชีและผู้บริหารโดยสอบถามและให้คำแนะนำและข้อคิดเห็น ที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอ เหมาะสม
2. ประเมินและสอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบ ควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และระบบการตรวจสอบภายใน ของบริษัท ร่วมกับหน่วยงานตรวจสอบภายใน ผู้บริหาร และผู้สอบบัญชี
3. พิจารณาบททวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบและกฎบัตรของ หน่วยงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติในปีที่ผ่านมา ครบถ้วนตามที่ได้รับมอบหมาย และหน้าที่ความรับผิดชอบ รวมทั้ง พิจารณาปรับปรุงให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับธุรกิจของบริษัท
4. สอบทานรายงานผลการตรวจสอบภายในแต่ละไตรมาสปี 2560 และติดตามให้มีการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของรายงาน ผลการตรวจสอบเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผล
5. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2560 งบประมาณ บุคลากรของฝ่ายตรวจสอบภายใน และพิจารณา รายงานผลการตรวจสอบ โดยให้ฝ่ายตรวจสอบภายในรายงานผลตรง ต่อคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติของ หัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายใน

6. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจ มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว ตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงาน คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์
7. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดย พิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของ ค่าตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้ สำหรับรอบปีบัญชี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือก และเสนอชื่อ นายไพบูล์ ต้นกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 4298 นายพิสิฐ ทางธนกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4095 และ นายพงทวิ รัตนะโกเศศ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 7795 เป็น ผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย โดยในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา ผู้สอบบัญชีได้ปฏิบัติงานด้วยความรู้ความสามารถในวิชาชีพ และให้ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในและความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติงาน โดยค่าตอบแทนที่เสนอมา เป็นอัตราที่เหมาะสม
8. พิจารณาสอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามว่าด้วยกฎหมายหลักทรัพย์และ ตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับธุรกิจ รวมถึงนโยบายกำกับกับการดูแลที่ดี โดยประสานงานกับ ผู้บริหารและหน่วยงานตรวจสอบภายใน

จากการปฏิบัติตามดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าใน ปี 2560 บริษัทมีการจัดทำงบการเงินอย่างถูกต้อง เป็นไปตามมาตรฐาน บัญชีที่รับรองทั่วไป มีการเปิดเผยสารสนเทศอย่างถูกต้องเพียงพอ ครบถ้วนและเชื่อถือได้ มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติตาม กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง มีการดูแลจัดการรายการที่เกี่ยวข้องกัน ด้วยความโปร่งใส ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และเป็น ประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทและผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีการปฏิบัติงานที่สอดคล้อง กับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเพียงพอโปร่งใส และเชื่อถือได้



(นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์)
ประธานกรรมการตรวจสอบ

รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และงบการเงินรวมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป เลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ และใช้ดุลยพินิจอย่างระมัดระวังและประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น และนักลงทุนทั่วไปอย่างโปร่งใส

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนเพื่อไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังกล่าวอย่างมีสาระสำคัญ

ในการนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่สอบทานนโยบายการบัญชี และคุณภาพของรายงานทางการเงิน สอบทานระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน ระบบการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกัน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

งบการเงินของบริษัท และงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อย ได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท คือ บริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ในการตรวจสอบนั้นทางคณะกรรมการบริษัทได้สนับสนุนข้อมูลและเอกสารต่างๆ เพื่อให้ผู้สอบบัญชีสามารถตรวจสอบและแสดงความเห็นได้ตามมาตรฐานการสอบบัญชี โดยความเห็นของผู้สอบบัญชีได้ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทโดยรวมอยู่ในระดับดีเป็นที่น่าพอใจ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลได้ว่างบการเงินของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และงบการเงินรวมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีความเชื่อถือได้ โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ



นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

คำอธิบายและการวิเคราะห์ ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ

บทสรุปผู้บริหาร

ในเดือนมกราคม 2561 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์เศรษฐกิจโลกในปี 2560 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.7 ซึ่งเป็นสัญญาณว่าเศรษฐกิจโลกฟื้นตัวครอบคลุมทุกภูมิภาคโดยเฉพาะยุโรปและเอเชียจากดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อที่เพิ่มขึ้นมาอยู่ในระดับสูง โดยเศรษฐกิจสหรัฐฯขยายตัวอย่างต่อเนื่อง หนุนโดยการเติบโตของการบริโภคภายในประเทศและการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางภาษี เช่นเดียวกับเศรษฐกิจกลุ่มยุโรปที่มีแรงขับเคลื่อนหลักมาจากภาคการผลิตและการบริโภคในประเทศแต่ยังคงเผชิญปัจจัยเสี่ยงต่างๆ อาทิ ความเสี่ยงทางการเมืองที่อาจปะทุอีกครั้งในไตรมาสแรกของปี 2561 จากการเลือกตั้งที่อิตาลีพร้อมกับการเริ่มลดมาตรการผ่อนคลายทางการเงินของธนาคารกลางยุโรป ขณะที่เศรษฐกิจจีนมีแนวโน้มชะลอตัวลงจากนโยบายการเงินที่เข้มงวดขึ้น และมาตรการคุมเข้มในภาคอสังหาริมทรัพย์เพื่อลดความเสี่ยงฟองสบู่ในตลาด ทั้งนี้ความผันผวนของเศรษฐกิจโลกยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเติบโตของเศรษฐกิจไทย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เปิดเผยอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยในปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 3.9 เติบโตจากปี 2559 ที่ขยายตัวร้อยละ 3.3 โดยเป็นผลมาจากการฟื้นตัวของการลงทุนภาคเอกชนและภาคการส่งออก ขณะที่การท่องเที่ยวยังเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจ หลังจากผ่านพ้นมาตรการจตุระเบียบผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวในปีที่ผ่านมา และมาตรการของภาครัฐที่สนับสนุนการใช้จ่ายเพื่อการท่องเที่ยว ส่งผลให้การท่องเที่ยวประเทศไทยกลับมาเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง

นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยตลอดปี 2560 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 9 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มีจำนวนทั้งสิ้น 35.4 ล้านคน หนุนจากไตรมาส 4 ปี 2560 ที่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 9.3 ล้านคน เติบโตร้อยละ 20 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าประเทศไทยในปี 2560 ส่วนใหญ่มาจากจีน อาเซียน และยุโรป ทั้งนี้ภูมิภาคเอเชียใต้มีอัตราการเติบโตสูงที่สุดที่ร้อยละ 16 เมื่อเทียบกับปีก่อน ส่งผลให้ตลอดปี 2560 สายการบินไทยแอร์เอเชียมีจำนวนผู้โดยสารรวมอยู่ที่ 19.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน สูงกว่าปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ในปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ประกอบด้วย กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – ดานัง (เวียดนาม) กรุงเทพฯ – มาเล (มัลดีฟส์) กรุงเทพฯ – ชัยปุระ (อินเดีย) กรุงเทพฯ – ตูร์จิบปัลลิต (อินเดีย) พัทยา (อุตะเภ) – ภูเก็ต พัทยา (อุตะเภ) – อุบลราชธานี เชียงใหม่ – อุบลราชธานี และขอนแก่น - ภูเก็ต นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ขยายเส้นทางบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งภายในประเทศและในแถบอินโดจีนจำนวนทั้งสิ้น 16 เส้นทางบิน ซึ่งประกอบไปด้วยเส้นทางบินที่ออกจาก กรุงเทพฯ – 12 เชียงใหม่ – 2 หาดใหญ่ – 1 และพัทยา (อุตะเภ) – 1 นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปลี่ยนเส้นทางบิน พัทยา (อุตะเภ) – หางโจว (จีน) จากแบบเช่าเหมาลำเป็นแบบประจำเช่าเหมาลำ อย่างไรก็ตาม เพื่อบริหารการใช้เครื่องบินอย่างเหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบิน พัทยา (อุตะเภ) – สิงคโปร์ ในระหว่างปี 2560

ผลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในปี 2560 มีรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 35,931.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,531.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรสุทธิอยู่ที่ 1,477.5 ล้านบาท ลดลง 392.0 ล้านบาท จากปี 2559 ที่มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 1,869.5 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากต้นทุนน้ำมันเพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากราคาเฉลี่ยน้ำมันในตลาดโลกในปี 2560 ปรับตัวสูงขึ้น

สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2560 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2560 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้จากการขาย และการให้บริการจำนวน 35,931.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,531.0 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้จำนวน 3,303.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 11 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ในปี 2560 มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่จำนวน 1,477.5 ล้านบาท คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิที่ร้อยละ 4 และมีกำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.3046 บาท

กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2560 ของส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่อยู่ที่ 1,462.8 ล้านบาท จากการวัดมูลค่าใหม่ของภาระผูกพัน ผลประโยชน์พนักงานจำนวน 33.3 ล้านบาท และภาษีเงินได้ของรายการที่จะไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง จำนวน 6.6 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 สินทรัพย์มีจำนวน 62,773.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,174.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 11 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

1. สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 289.4 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจำนวน 676.6 ล้านบาท จากผลการดำเนินงานภายในปี และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 140.1 ล้านบาท ขณะที่เงินลงทุนระยะสั้นลดลง 580.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินฝากประจำครบกำหนดไถ่ถอน
2. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 5,884.8 ล้านบาท มาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์-สุทธิ เพิ่มขึ้นจำนวน 5,047.4 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2560 บริษัทซื้อเครื่องบินจำนวน 4 ลำ ซึ่ง 3 ใน 4 ลำ เป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน การขยายฝูงบินดังกล่าวเพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจในอนาคตรวมถึงมีการตั้งเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 986.7 ล้านบาท ตามข้อบังคับการปฏิบัติการการบินที่เพิ่มขึ้น

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 หนี้สินมีจำนวน 31,320.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,841.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 18 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

1. หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,640.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้นจำนวน 788.4 ล้านบาท รวมถึงรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น 582.9 ล้านบาท และ 485.8 ล้านบาท ตามลำดับ ขณะที่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจำนวน 260.7 ล้านบาท
2. หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 3,201.2 ล้านบาท มาจากการออกหุ้นกู้จำนวน 1,600.0 ล้านบาท เพื่อนำเงินมาลงทุนในกิจการทั่วไป และ/หรือ ใช้จ่ายคืนเงินกู้ และ/หรือ เงินทุนหมุนเวียนในกิจการ อีกทั้งหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 840.9 ล้านบาท แม้ว่าบริษัทรับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 3 ลำในปี 2560 แต่มีการยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินล่วงหน้าจำนวน 2 ลำ และบริษัทมีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 711.3 ล้านบาท จากการซื้อเครื่องบินด้วยวงเงินกู้จากธนาคารและใช้เป็นหลักประกันทางธุรกิจจำนวน 1 ลำ

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 31,453.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เทียบจากสิ้นปีก่อน มาจากผลการดำเนินงานของปี มีการประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 727.50 ล้านบาท โดยเงินปันผลดังกล่าวได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2560 ทั้งนี้ส่วนของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีจำนวน 22,005.9 ล้านบาท และ 9,447.2 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นอยู่ที่ร้อยละ 6.8

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 5,133.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นกำไรจากการดำเนินงานในปีนี้ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 2,846.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดจ่ายเพื่อซื้อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ โดยบริษัทซื้อเครื่องบินจำนวน 4 ลำ ซึ่ง 3 ใน 4 ลำ เป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน รวมถึงเงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน แม้ว่ามีเงินสดรับจากเงินฝากประจำครบกำหนดไถ่ถอน ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 1,563.4 ล้านบาท โดยหลักเป็นเงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงิน ก่อนถึงเวลากำหนดและเงินปันผลจ่าย แม้ว่ามีเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ และเงินสดรับสุทธิจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 722.9 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปีอยู่ที่ 5,338.0 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2560 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 35,931.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากรายได้ในปี 2559 ที่เท่ากับ 32,400.6 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 มาอยู่ที่ 19.8 ล้านคน ในปี 2560 ซึ่งสูงกว่าปริมาณที่นั่งในปี 2560 ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้อัตราร้อยละการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3 จุด จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ร้อยละ 87 โดยบริษัทรับมอบเครื่องบินสุทธิจำนวน 5 ลำ ในปีนี้เพื่อรองรับการเปิดเส้นทางบินใหม่และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่ได้รับความนิยม ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยเท่ากับ 1,500 บาทต่อคน ลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 4 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ตามสภาวะการแข่งขันของธุรกิจการบิน นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมาตรฐานการบริการที่ตรงเวลาของเที่ยวบินที่ร้อยละ 83 และเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเป็น 11.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2560

กำไรสุทธิสำหรับปี 2560 มีจำนวน 2,687.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 21 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกที่ปรับตัวสูงขึ้นและอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารเพิ่มขึ้นเล็กน้อยโดยส่วนใหญ่มาจากค่าใช้จ่ายพนักงาน อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการรับรู้กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิเป็นจำนวน 322.0 ล้านบาท เนื่องจากค่าเงินบาทแข็งค่าเมื่อเปรียบเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ นอกจากนี้ บริษัทยังปรับปรุงรายการหนี้สินภาษีเงินได้รายการตัดบัญชีในสิ้นสุดปี 2560 ต่ำกว่าในสิ้นสุดปี 2559 เนื่องจากในปี 2560 บริษัทได้ยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินเพียง 2 ลำ ขณะที่ในปี 2559 บริษัทได้ยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบิน 2 ลำ และเครื่องยนต์เครื่องบิน 2 เครื่อง

กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2560 มีจำนวน 2,661.1 ล้านบาท จากการวัดมูลค่าใหม่ของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 33.3 ล้านบาท และภาษีเงินได้ของรายการที่จะไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลังจำนวน 6.6 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 สินทรัพย์มีจำนวน 38,902.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,163.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 19 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

1. สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 272.6 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจำนวน 661.4 ล้านบาท จากผลการดำเนินงานภายในปีและลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 140.0 ล้านบาท

ขณะที่เงินลงทุนระยะสั้นลดลง 580.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินฝากประจำครบกำหนดไถ่ถอน

2. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 5,890.9 ล้านบาท มาจากเครื่องบินส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์-สุทธิ เพิ่มขึ้นจำนวน 5,053.5 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2560 บริษัทซื้อเครื่องบินจำนวน 4 ลำ ซึ่ง 3 ใน 4 ลำ เป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน การขยายฝูงบินดังกล่าวเพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจในอนาคตรวมถึงมีการตั้งเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 986.7 ล้านบาท ตามชั่วโมงการปฏิบัติการการบินที่เพิ่มขึ้น

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 หนี้สินมีจำนวน 28,280.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,830.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 21 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

1. หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,628.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้นจำนวน 788.4 ล้านบาท รวมถึงรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น 582.9 ล้านบาท และ 485.0 ล้านบาท ตามลำดับ ขณะที่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจำนวน 267.4 ล้านบาท
2. หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 3,202.0 ล้านบาท มาจากการออกหุ้นกู้จำนวน 1,600.0 ล้านบาท เพื่อนำเงินมาลงทุนในกิจการทั่วไปและ/หรือ ใช้จ่ายคืนเงินกู้ และ/หรือ เงินทุนหมุนเวียนในกิจการ อีกทั้งหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 840.9 ล้านบาท แม้ว่าบริษัทรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 3 ลำ ในปี 2560 แต่มีการยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินล่วงหน้าจำนวน 2 ลำ และบริษัทมีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 711.3 ล้านบาท จากการซื้อเครื่องบินด้วยวงเงินกู้จากธนาคารและใช้เป็นหลักประกันทางธุรกิจจำนวน 1 ลำ

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 10,622.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,328.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 14 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลจากการกำไรจากการดำเนินงานสำหรับปี แม้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ในอัตราหุ้นละ 30.50 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,328.4 ล้านบาท โดยเงินปันผลดังกล่าวได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2560

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Gearing Ratio) วันที่ 31 ธันวาคม 2560 เท่ากับ 1.83 เท่า และ 1.20 เท่า ตามลำดับ โดยบริษัทมีแผนบริหารจัดการทางการเงินให้อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นให้อยู่ในระดับต่ำกว่า 2 เท่า เพื่อรักษาระดับโครงสร้างเงินทุนให้แข็งแกร่งในสภาวะที่ตลาดมีการแข่งขันสูง

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิ ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 5,121.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นกำไรจากการดำเนินงานในปีนี้ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 2,846.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดจ่ายเพื่อซื้อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและโดยบริษัทซื้อเครื่องบินจำนวน 4 ลำ ซึ่ง 3 ใน 4 ลำ เป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน รวมถึงเงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน แม้ว่าเงินสดรับจากเงินฝากประจำครบกำหนดได้ก่อน ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 1,566.5 ล้านบาท โดยหลักเป็นเงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินก่อนถึงเวลากำหนดและเงินปันผลจ่าย แม้ว่าเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้และเงินสดรับสุทธิจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 707.7 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปีอยู่ที่ 5,210.6 ล้านบาท

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในเดือนมกราคม 2561 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์เศรษฐกิจโลกในปี 2561 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.9 สูงขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าที่ร้อยละ 3.7 แม้คาดว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจจะเติบโตในปี 2561 อย่างไรก็ตามแนวโน้มการฟื้นตัวในระยะต่อไปยังมีความไม่แน่นอนสูง ดังนั้นเพื่อรับมือกับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้น และส่งผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัท บริษัทจึงได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของธุรกิจ บริษัทจึงได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของธุรกิจ บริษัทจึงได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของธุรกิจ

- 1. ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย:** เศรษฐกิจสหรัฐฯ คาดจะเติบโตอย่างต่อเนื่อง และหลังจากที่ได้มีการเสนอชื่อประธานธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) คนใหม่ นายเจอโรม โพลเวลล์ Fed มีแผนปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย โดยตลาดคาดว่าจะมีการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างค่อยเป็นค่อยไปต่อเนื่องในระหว่างปี ไม่ต่างจากนโยบายของ นางเจเน็ต เยลเลน ทั้งนี้บริษัทอาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน และเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบริษัทเพิ่มขึ้น ดังนั้นบริษัทจึงมีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงิน และพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม
- 2. ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ:** บริษัทมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน ดังนั้นบริษัทจึงทำการบริหารภายใต้กรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด นอกจากนี้โครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ จะถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) ทั้งนี้บริษัทได้นำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตามความเหมาะสม

- 3. ความผันผวนจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง:** ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก คาดจะปรับตัวเพิ่มขึ้นในปี 2561 แบบมีจำกัด ในขณะที่บริษัทมองว่า หลังจากที่ถูกกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) และผู้ผลิตนอกกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (Non-OPEC) ได้ประชุมและมีมติขยายข้อตกลงปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันไปจนถึงสิ้นปี 2561 และคาดว่าหากน้ำมันยังคงซื้อขายอยู่ในราคาที่สูงขึ้น จะส่งผลให้ผู้ผลิตน้ำมันจากชั้นหินดินดาน (Shale Oil) ในสหรัฐฯ กลับมาเดินหน้าผลิตน้ำมัน ซึ่งอาจเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันดิบโลก ดังนั้นเพื่อลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทจึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อชะลอผลกระทบของความผันผวน

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2561 จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.6 – 4.6 ซึ่งมีผลต่อเนื่องมาจากปัจจัยต่างๆ ในปี 2560 อาทิ การขยายตัวของเศรษฐกิจโลกแรงขับเคลื่อนจากการลงทุนของภาครัฐ และภาคเอกชน รวมถึงอัตราการจ้างงานและฐานรายได้ของประชาชนในระบบเศรษฐกิจที่ปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น ภาคการท่องเที่ยวและส่งออกยังมีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ดี

ทั้งนี้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์รายได้รวมจากการท่องเที่ยวในปี 2561 จะอยู่ที่ 3.0 ล้านล้านบาท เติบโตที่ร้อยละ 9 จากปีก่อนหน้า โดยเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 2.0 ล้านล้านบาท และรายได้จากนักท่องเที่ยวในประเทศจำนวน 1.0 ล้านล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 9 และร้อยละ 8 จากปีก่อนหน้า ตามลำดับ โดยคาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2561 จะเติบโตกว่า 37.0 ล้านคน เพิ่มขึ้นจาก 35.4 ล้านคน ในปีก่อนหน้า ส่วนใหญ่มาจากมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ และเพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติภาครัฐ จึงมีมติให้ปี 2561 เป็น “ปีท่องเที่ยววิถีไทยเก๋ไก๋อย่างยั่งยืน” หรือ Amazing Thailand Tourism Year 2018 ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 - 1 มกราคม 2562 นิยามสินค้าท่องเที่ยวไทยเป็น Million Shades of Thailand อีกทั้งยังสนับสนุนให้มีการกระจายรายได้สู่ภูมิภาคต่างๆ โดยการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองให้เชื่อมโยงกับเมืองหลัก (12 เมืองต้องห้าม...พลาด และ 12 เมืองต้องห้าม...พลาด พลัส) รวมถึงมาตรการลดหย่อนภาษีกระตุ้นท่องเที่ยว 55 จังหวัดเมืองรองระหว่าง 1 มกราคม 2561 – 31 ธันวาคม 2561 ในส่วนของสถานการณ์การท่องเที่ยวในไตรมาสที่ 1 คาดจะได้รับประโยชน์จากฤดูกาลท่องเที่ยว อาทิ วันขึ้นปีใหม่ และวันตรุษจีน เป็นต้น ซึ่งจะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนจำนวนนักท่องเที่ยวให้เติบโตขึ้น ส่งผลบวกต่ออุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามความผันผวนของสถานการณ์การเมืองของโลกยังเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบการเติบโตของเศรษฐกิจไทย

ในปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ 23.2 ล้านคน โดยมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเชิงกำไรอยู่ที่ร้อยละ 87 และมีแผนรับเครื่องบินในระหว่างปีเป็นจำนวน 7 ลำ ส่งผลให้บริษัทมีจำนวนเครื่องบินทั้งสิ้น 63 ลำ นอกจากนี้ บริษัทได้วางกลยุทธ์การเติบโตในอนาคตอันใกล้ โดยการรุกฐานลูกค้าในตลาดอินเดียและอาเซียนเพิ่มขึ้น ขณะที่ยังคงรักษาฐานลูกค้าในตลาดจีน เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาฐานลูกค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่งและเพื่อขับเคลื่อนให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ที่มีเสถียรภาพที่มั่นคงต่อไป



Shell Aviation

Your future



Our focus

A proud partner of AirAsia



krungsri
กรุงศรี

เครือ **MUFG** หนึ่งใน
สถาบันการเงินที่ใหญ่ที่สุดของโลก



ธนาคารกรุงศรีอยุธยา หนึ่งในธนาคารที่มีความน่าเชื่อถือสูงสุดในประเทศไทย

จัดอันดับโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือชั้นนำระดับโลก

ธนาคารกรุงศรีอยุธยา ซึ่งเป็นบริษัทในเครือ MUFG หนึ่งในกลุ่มสถาบันการเงินชั้นนำของโลก ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือ จากสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือชั้นนำ ได้แก่ มูดีส์ อินเวสเตอร์ เซอร์วิส (Baa1) สแตนดาร์ด แอนด์ พาวส์ (BBB+) และฟิช เรทติ้งส์ (A-), (AAA(tha)) กรุงศรีจึงก้าวสู่การเป็นธนาคารชั้นนำอย่างแข็งแกร่ง พร้อมเพิ่มศักยภาพให้กลุ่มลูกค้าธุรกิจขนาดใหญ่ กลุ่มลูกค้าธุรกิจ SME และผู้ลงทุนด้วยความมั่นคงทางการเงินที่คุณมั่นใจได้



มีตซูบิชิ ยูเอฟเจ ไฟแนนเชียล กรุ๊ป (MUFG) เป็นกลุ่มสถาบันการเงินที่ใหญ่ที่สุดในญี่ปุ่น และเป็นหนึ่งในกลุ่มสถาบันการเงินชั้นนำของโลก ที่นำเสนอบริการทางการเงินที่หลากหลายและครอบคลุม



krungsri
กรุงศรี

กรุงศรี (ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือซึ่งรวมถึง บริษัท อยุธยา ดีเวลลอปเม้นท์ ลีสซิ่ง จำกัด) มุ่งมั่นดำเนินตามพันธสัญญาในการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์สุจริตอย่างสูงสุด ตลอดระยะเวลา 73 ปีของการก่อตั้ง



งบการเงิน

วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการของ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินรวมของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (บริษัท) และบริษัทย่อย (กลุ่มกิจการ) และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท แสดงฐานะการเงินรวมของกลุ่มกิจการและฐานะการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 และผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการ กระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

งบการเงินที่ตรวจสอบ

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการประกอบด้วย

- งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560
- งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน
- งบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และ
- หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการซึ่งรวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในส่วนของความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มกิจการและบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดเหล่านี้ ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

แนวทางการตรวจสอบในภาพรวม



ความมีสาระสำคัญ

ความมีสาระสำคัญโดยรวมสำหรับงบการเงินรวมเท่ากับ 128 ล้านบาท ซึ่งเป็นร้อยละ 5 ของกำไรก่อนภาษีเงินได้ของกลุ่มกิจการ

การกำหนดความมีสาระสำคัญคำนวณจากกำไรก่อนภาษีเงินได้ของกลุ่มกิจการที่เป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานตามที่เปิดเผยในนโยบายการบัญชีในหมายเหตุข้อ 2.3 (ก)

ขอบเขตการตรวจสอบ

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบสำหรับกลุ่มกิจการ ซึ่งประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการสายการบินราคาประหยัด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

ได้กำหนดเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ดังต่อไปนี้

- การรับรู้รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินและค่าบริการเสริม
- การพิจารณาการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

ความมีสาระสำคัญ

ขอบเขตของการตรวจสอบของข้าพเจ้ากำหนดตามความมีสาระสำคัญ ข้าพเจ้ากำหนดแผนการตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงจะถูกพิจารณาว่ามีสาระสำคัญถ้าการแสดงผลข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงรายการใดรายการหนึ่งหรือทุกรายการ จะสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ามีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเชิงเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงิน

ข้าพเจ้าได้พิจารณาความมีสาระสำคัญตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพ โดยกำหนดความมีสาระสำคัญสำหรับงบการเงินรวมเป็น จำนวนเงินตามเกณฑ์ที่ตั้งที่อธิบายไว้ในตาราง ข้าพเจ้าใช้ความมีสาระสำคัญและพิจารณาปัจจัยเชิงคุณภาพในการกำหนดขอบเขตการตรวจสอบ รวมถึงลักษณะ ช่วงเวลา และขอบเขตของวิธีการตรวจสอบ และเพื่อประเมินผลกระทบของการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง ทั้งในแง่ของแต่ละรายการและผลรวมของทุกรายการต่องบการเงินโดยรวม

ความมีสาระสำคัญโดยรวมสำหรับงบการเงินรวม	128 ล้านบาท
วิธีการกำหนดความมีสาระสำคัญ	ร้อยละ 5 ของกำไรก่อนภาษีเงินได้
เหตุผลในการใช้ข้อมูลอ้างอิงในการกำหนดความมีสาระสำคัญ	ข้าพเจ้าเลือกใช้กำไรก่อนภาษีเงินได้เป็นข้อมูลอ้างอิงในการกำหนดความมีสาระสำคัญ เนื่องจากการประเมินผลการดำเนินงานของกลุ่มกิจการกำหนดจากกำไรก่อนภาษีเงินได้ โดยปกติข้อมูลอ้างอิงร้อยละ 5 นี้เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป ซึ่งใช้ในการปฏิบัติงานตรวจสอบ และไม่มีรายการที่ผิดปกติที่สำคัญที่ต้องปรับปรุงข้อมูลอ้างอิงนี้

ข้าพเจ้าได้ตกลงกับคณะกรรมการตรวจสอบว่า ข้าพเจ้าจะรายงานการแสดงผลข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงที่พบระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

วิธีการกำหนดขอบเขตการตรวจสอบ

ข้าพเจ้ากำหนดขอบเขตการตรวจสอบเพื่อปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ เพื่อให้ข้าพเจ้าแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมของกลุ่มกิจการ โดยข้าพเจ้าพิจารณาถึงโครงสร้างของกลุ่มกิจการ กระบวนการและการควบคุมทางด้านบัญชี และอุตสาหกรรมของกลุ่มกิจการที่ดำเนินการอยู่

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม และในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแตกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

การรับรู้รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินและค่าบริการเสริม

รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 มีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นประมาณ 33,617 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 94 ของรายได้รวม ซึ่งแสดงรายละเอียดไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 25 เรื่องรายได้จากการขายและการให้บริการ จำนวนเงินที่ลูกค้าจ่ายล่วงหน้าสำหรับการโดยสารที่มีกำหนดการบินในอนาคตจะแสดงเป็นรายได้รับล่วงหน้าในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นรายได้ในงวดใดงวดหนึ่งเมื่อผู้โดยสารมีการเดินทางตามเส้นทางที่ได้จองล่วงหน้าแล้ว รายได้รับล่วงหน้าแสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 เท่ากับ 4,821 ล้านบาท

รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินและค่าบริการเสริมและรายได้รับล่วงหน้าเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ เนื่องจากมีจำนวนเงินที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงิน อีกทั้งในการกำหนดจำนวนรายได้ที่ต้องรับรู้สำหรับเที่ยวบินแต่ละเที่ยวต้องใช้ข้อมูลจากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความซับซ้อน รวมถึงจำนวนรายการที่มีการจองบัตรโดยสารเครื่องบินล่วงหน้ามีจำนวนมากผ่านหลากหลายช่องทางจำหน่ายตั๋วและราคาตั๋วที่แตกต่างกันและมีการรับเงินล่วงหน้าทั้งสกุลเงินไทยบาทและสกุลเงินตราต่างประเทศหลายสกุล

ผลจากความซับซ้อนและปริมาณรายการที่มีจำนวนมาก ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญกับความถูกต้อง และการเกิดขึ้นจริงของข้อมูลที่แสดงอยู่บนรายงานรายได้ที่มาจากระบบสารสนเทศเพื่อรับรู้รายได้ในระหว่างปี

วิธีการตรวจสอบ

วิธีการตรวจสอบที่สำคัญของข้าพเจ้าประกอบด้วย

- ประเมินการออกแบบและประสิทธิภาพของระบบปฏิบัติการ กระบวนการ และการควบคุมที่สำคัญในการจองบัตรโดยสารเครื่องบินล่วงหน้าและการรับรู้เป็นรายได้เมื่อมีการเดินทางตามเส้นทางที่ได้จองไว้ของกิจการ
- ทดสอบความมีประสิทธิภาพของการควบคุมทั่วไปของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงการควบคุมเฉพาะระบบงานที่เกี่ยวข้องสำหรับรายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินและค่าบริการเสริมที่ปฏิบัติงานโดยกิจการและองค์กรที่ให้บริการโดยข้าพเจ้าได้ตรวจทานผลของการทดสอบตามที่ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีขององค์กรที่ให้บริการ
- ทดสอบการควบคุมที่สำคัญของการระบยอดการจองบัตรโดยสารและข้อมูลการรับชำระเงิน โดยตรวจสอบระหว่างจำนวนเงินในการจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินและค่าบริการเสริมในระบบการจองบัตรโดยสารเครื่องบินและรายงานเงินฝากจากสถาบันการเงิน
- สุ่มตรวจความถูกต้องและครบถ้วนของจำนวนเงินที่บันทึกในรายงานรายได้กับจำนวนเงินที่รับชำระล่วงหน้าในระบบการจองบัตรโดยสาร
- สุ่มตรวจข้อมูลการบินในรายงานรายได้กับรายงานจากการทำอากาศยานเพื่อตรวจความถูกต้องของจำนวนผู้โดยสารและตารางการบินเกิดขึ้นจริง
- ทดสอบการบันทึกและการแปลงค่ารายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

จากผลการตรวจสอบข้างต้น ข้าพเจ้าไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงที่มีสาระสำคัญ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

วิธีการตรวจสอบ

การพิจารณาการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2560 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทได้ขายหุ้นจำนวน 1,761,588,286 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิมซึ่งมีสถานะเป็นผู้บริหารของบริษัท ราคาที่ตกลงซื้อขายกันระหว่างผู้ถือหุ้นนั้นต่ำกว่าราคาซื้อขายสุดท้ายของหลักทรัพย์ (ราคาปิด) ณ วันที่มีการตกลงซื้อขายกัน (grant date) ตามข้อมูลที่แสดงโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งทำให้เกิดประเด็นในการพิจารณาว่าราคาที่ตกลงซื้อขายกันนั้นได้สะท้อนถึงมูลค่ายุติธรรมของการทำรายการซื้อขายหลักทรัพย์รายใหญ่ดังกล่าว ณ วันที่มีการตกลงซื้อขายกันและเป็นการจ่ายตอบแทนกันหรือไม่ ในกรณีที่ราคาที่ตกลงซื้อขายดังกล่าวไม่ได้สะท้อนถึงมูลค่ายุติธรรมของราคาหลักทรัพย์ บริษัทต้องบันทึกผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจากรายการซื้อขายหลักทรัพย์รายใหญ่ดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตามหลักเกณฑ์พิจารณาการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์ตามมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 2 เรื่อง “การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์”

ในการกำหนดราคาหลักทรัพย์สำหรับรายการซื้อขายหลักทรัพย์รายใหญ่ดังกล่าวได้ผ่านขั้นตอนการประเมินมูลค่าของกิจการเพื่อกำหนดช่วงของราคาซื้อขายที่มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ให้สิทธิ์ในการประเมินราคาดังกล่าว ผู้ซื้อและผู้ขายหลักทรัพย์ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทางการเงินอิสระที่มีความรู้และความเชี่ยวชาญมาทำการประเมินราคาหุ้นโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานที่สำคัญในการจัดทำ เช่น ประเมินการรายได้ค่าโดยสาร ราคาน้ำมัน อัตราการเติบโตของธุรกิจการบิน อัตราคิดลดและส่วนลดสภาพคล่องของหุ้น

ข้าพเจ้าให้ความสำคัญกับรายการนี้เนื่องจากเกี่ยวข้องกับการใช้ดุลยพินิจอย่างมากในการพิจารณาว่าราคาที่ซื้อขายหลักทรัพย์รายใหญ่นั้นเป็นราคาที่สะท้อนมูลค่ายุติธรรม และเข้าข่ายการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์หรือไม่

วิธีการตรวจสอบที่สำคัญของข้าพเจ้าประกอบด้วย

- ประเมินคุณสมบัติและความรู้ความสามารถของที่ปรึกษาทางการเงินที่บริษัทว่าจ้าง
- ประเมินความสมเหตุสมผลของข้อสมมติฐานที่สำคัญที่ที่ปรึกษาทางการเงินใช้ในการประเมินมูลค่า เช่น ประเมินการรายได้ค่าโดยสาร ราคาน้ำมัน อัตราการเติบโตของธุรกิจการบิน อัตราคิดลด และส่วนลดสภาพคล่องของหุ้น โดยผู้สอบบัญชีได้ทำการสอบถามเชิงทดสอบต่อที่ปรึกษาทางการเงิน เพื่อทำความเข้าใจ และพิจารณาถึงหลักการในการเลือกใช้สมมติฐาน และเปรียบเทียบกับข้อมูลจากแหล่งภายนอกต่างๆ ว่าสอดคล้องกับการคาดการณ์อัตราการเติบโตของอุตสาหกรรม
- ให้ผู้เชี่ยวชาญของผู้สอบบัญชีประเมิน และทดสอบวิธีการที่ที่ปรึกษาทางการเงินใช้ประเมินมูลค่าหุ้นรวมถึงการคำนวณการคิดลดกระแสเงินสดเพื่อพิจารณาถึงความสมเหตุสมผลของข้อสมมติฐานที่สำคัญ

จากการทดสอบข้างต้น ข้าพเจ้าพบว่าวิธีการที่ใช้ในการประเมินราคาและข้อสมมติฐานที่ใช้มีความสมเหตุสมผล และราคาที่มีการตกลงซื้อขายจริงของหลักทรัพย์รายใหญ่ดังกล่าว อยู่ในช่วงมูลค่ายุติธรรมที่ยอมรับได้ ซึ่งไม่เข้าข่ายการจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

ข้อมูลอื่น

กรรมการเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานนั้น ข้าพเจ้าคาดว่าข้าพเจ้าจะได้รับรายงานประจำปีภายหลังจากวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่น และข้าพเจ้าไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ หรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้า หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปี หากข้าพเจ้าสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับคณะกรรมการตรวจสอบ

ความรับผิดชอบของกรรมการต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

กรรมการมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่กรรมการพิจารณาว่าจำเป็น เพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ กรรมการรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มกิจการและบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง (ตามความเหมาะสม) และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่กรรมการมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มกิจการและบริษัท หรือหยุดดำเนินงาน หรือไม่สามารดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่ช่วยกรรมการในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มกิจการและบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูง แต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการ หรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าได้ใช้ดุลยพินิจเกี่ยวกับผู้ประกอบวิชาชีพและการสังเกต และสงสัยเกี่ยวกับผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มกิจการและบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่กรรมการใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชี และการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยกรรมการ

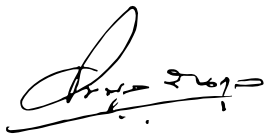
- สรุปลักษณะความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของกรรมการจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ และประเมินว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มกิจการและบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของข้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มกิจการและบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการ และเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในกลุ่มหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มกิจการเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแลและการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มกิจการ ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับคณะกรรมการตรวจสอบในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ และข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่คณะกรรมการตรวจสอบว่า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมด ตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องสื่อสารกับคณะกรรมการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับไม่ให้เปิดเผยต่อสาธารณะเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ต่อส่วนได้เสียสาธารณะจากการสื่อสารดังกล่าว

บริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอ็มไอเอส จำกัด
ไพบูล ตันกุล



ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4298
กรุงเทพมหานคร
21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	5,337,959,662	4,661,352,232	127,336,885	112,126,184
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		-	1,636,470	-	-
เงินลงทุนระยะสั้น	8	1,489,009,499	2,069,763,643	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	9	455,766,761	446,003,586	1,350,000	870,000
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	28.4	944,932,121	804,788,351	119,558	6,687,500
สินค้าคงเหลือ		148,800,537	118,176,358	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		370,337,031	323,080,945	857,959	918,386
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		302,163,135	334,814,912	3,110,216	2,105,499
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		9,048,968,746	8,759,616,497	132,774,618	122,707,569
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนระยะยาว	10	11,883,900	11,848,500	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	11	-	-	3,067,114,370	3,067,114,370
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	28.5	3,652,264,201	2,665,543,653	-	-
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ	12	25,472,747,919	20,425,356,577	8,801	13,101
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	13	14,889,077,519	14,871,536,619	1	1
ค่าความนิยม	14	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	19	-	-	470,578	966,947
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	15	873,796,859	1,040,698,183	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		53,724,596,201	47,839,809,335	3,067,593,750	3,068,094,419
รวมสินทรัพย์		62,773,564,947	56,599,425,832	3,200,368,368	3,190,801,988

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้า	310,666,172	488,960,425	-	-
เจ้าหนี้อื่น	478,322,743	340,856,616	581,512	593,123
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	28.7 170,092,214	430,781,485	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	4,820,988,435	4,238,145,612	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,376,044,919	1,890,245,179	3,035,000	2,210,880
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	16 1,348,080,475	559,746,132	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18 1,299,335,216	1,231,760,940	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	106,606,078	89,604,216	54,298,865	50,642,628
รวมหนี้สินหมุนเวียน	10,910,136,252	9,270,100,605	57,915,377	53,446,631
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	16 1,984,335,988	1,273,007,321	-	-
หุ้นกู้	17 1,598,005,612	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	18 13,231,620,700	12,390,703,979	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	19 3,249,688,989	3,290,418,091	-	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	21 346,675,403	254,950,594	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	20,410,326,692	17,209,079,985	-	-
รวมหนี้สิน	31,320,462,944	26,479,180,590	57,915,377	53,446,631

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)				
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น				
มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.1 บาท	485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000
หุ้นที่ออกและชำระแล้ว				
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น				
มูลค่าที่ได้รับชำระแล้ว หุ้นละ 0.1 บาท	22 485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	22	2,599,808,274	2,599,808,274	2,599,808,274
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว - ทุนสำรองตามกฎหมาย	24	48,500,000	48,500,000	48,500,000
ยังไม่ได้จัดสรร		18,872,576,491	18,137,211,185	9,144,717
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่		22,005,884,765	21,270,519,459	3,142,452,991
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		9,447,217,238	8,849,725,783	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		31,453,102,003	30,120,245,242	3,142,452,991
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		62,773,564,947	56,599,425,832	3,200,368,368

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	
รายได้จากการขายและการให้บริการ	25	35,931,561,001	32,400,568,631	25,000,000	25,000,000
ต้นทุนขายและการให้บริการ		(31,028,717,048)	(26,687,758,182)	-	-
กำไรขั้นต้น		4,902,843,953	5,712,810,449	25,000,000	25,000,000
รายได้อื่น		1,028,708,308	729,735,863	732,820,454	739,969,637
ค่าใช้จ่ายในการขาย		(1,559,994,508)	(1,507,500,692)	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		(1,389,731,370)	(1,128,580,133)	(24,748,536)	(24,961,705)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน		322,049,042	(79,505,701)	200	-
ต้นทุนทางการเงิน		(653,183,898)	(520,855,609)	-	-
กำไรก่อนภาษีเงินได้		2,650,691,527	3,206,104,177	733,072,118	740,007,932
ภาษีเงินได้	20	34,071,994	191,496,428	(496,369)	(437,848)
กำไรสำหรับปี		2,684,763,521	3,397,600,605	732,575,749	739,570,084
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:					
รายการที่จะไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
การวัดมูลค่าใหม่ของภาวะผูกพัน					
ผลประโยชน์พนักงาน	21	(33,285,539)	(43,074,344)	-	-
ภาษีเงินได้ของรายการที่จะไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง	20	6,657,108	8,614,869	-	-
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี - สุทธิจากภาษี		(26,628,431)	(34,459,475)	-	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		2,658,135,090	3,363,141,130	732,575,749	739,570,084
การแบ่งปันกำไร					
ส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของของบริษัทใหญ่		1,477,489,058	1,869,462,906	732,575,749	739,570,084
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		1,207,274,463	1,528,137,699	-	-
		2,684,763,521	3,397,600,605	732,575,749	739,570,084
การแบ่งปันกำไรเบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของของบริษัทใหญ่		1,462,843,421	1,850,510,195	732,575,749	739,570,084
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		1,195,291,669	1,512,630,935	-	-
		2,658,135,090	3,363,141,130	732,575,749	739,570,084
กำไรต่อหุ้น					
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	27	0.3046	0.3855	0.1510	0.1525

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560

(หน่วย : บาท)

		งบการเงินรวม					
		ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่					
		กำไรสะสม			รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		
หมายเหตุ	งบการเงินรวม	จำนวนหุ้น	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	กำไรสะสม	ส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนของผู้ถือหุ้น	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
ยอดคงเหลือต้นปี							
วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559	485,000,000	2,599,808,274	26,510,386	17,031,066,832	20,142,385,492	7,940,775,064	28,083,160,556
ทุนสำรองตามกฎหมาย	-	-	21,989,614	(21,989,614)	-	-	-
เงินปันผลจ่าย	-	-	-	(722,376,228)	(722,376,228)	(603,680,216)	(1,326,056,444)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	1,850,510,195	1,850,510,195	1,512,630,935	3,363,141,130
ยอดคงเหลือปลายปี	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	18,137,211,185	21,270,519,459	8,849,725,783	30,120,245,242
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	18,137,211,185	21,270,519,459	8,849,725,783	30,120,245,242
ยอดคงเหลือต้นปี							
วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2560	-	-	-	(727,478,115)	(727,478,115)	(597,800,214)	(1,325,278,329)
เงินปันผลจ่าย	-	-	-	1,462,843,421	1,462,843,421	1,195,291,669	2,658,135,090
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	1,462,843,421	1,462,843,421	1,195,291,669	2,658,135,090
ยอดคงเหลือปลายปี	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	18,872,576,491	22,005,884,765	9,447,217,238	31,453,102,003
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	18,872,576,491	22,005,884,765	9,447,217,238	31,453,102,003

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษีเงินได้	2,650,691,526	3,206,104,177	733,072,118	740,007,932
รายการปรับปรุง				
หนี้สูญ	3,042,202	216,569	-	-
ค่าเสื่อมราคา	12 1,441,197,510	1,177,328,308	4,300	4,300
ค่าตัดจำหน่าย	13 9,791,379	5,047,879	-	-
กำไรจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุง อาคารเช่า อุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(243,201)	(1,681,741)	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	21 64,864,270	44,530,630	-	-
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	(416,755,828)	(112,923,297)	(200)	-
ต้นทุนทางการเงิน	653,183,898	520,855,609	-	-
รายได้เงินปันผลรับ	-	-	(730,644,367)	(737,831,032)
รายได้ดอกเบี้ยรับ	(55,989,402)	(76,425,306)	(269,885)	(388,105)
	4,349,782,354	4,763,052,828	2,161,966	1,793,095
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน				
- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(11,324,013)	(7,523,811)	(480,000)	(870,000)
- ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(133,491,105)	(476,056,234)	6,567,942	(6,687,500)
- สินค้าคงเหลือ	(30,624,179)	(24,143,074)	-	-
- ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(47,256,086)	(7,381,152)	60,427	10,461
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	42,844,951	(265,135,555)	(45,018)	40,373
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	166,901,324	(38,877,014)	-	-
- เจ้าหนี้การค้า	(178,294,253)	153,153,421	-	-
- เจ้าหนี้อื่น	137,466,127	146,298,291	(11,611)	593,123
- เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(267,376,771)	(487,097,016)	-	-
- รายได้รับล่วงหน้า	582,842,823	207,916,599	-	-
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	492,994,968	337,127,474	824,120	654,080
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น	17,001,862	49,620,433	3,656,237	49,893,890
- ผลประโยชน์พนักงาน	21 (6,425,000)	(1,600,000)	-	-
เงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,115,043,002	4,349,355,190	12,734,063	45,427,522

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
เงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน (ต่อ)	5,115,043,002	4,349,355,190	12,734,063	45,427,522
ภาษีเงินได้จ่าย	(10,193,172)	(18,403,254)	(959,699)	(581,981)
ดอกเบี้ยรับ	28,280,795	50,607,578	269,885	388,105
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,133,130,625	4,381,559,514	12,044,249	45,233,646
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกันลดลง	1,636,140	351,643,081	-	-
เงินลงทุนระยะสั้นลดลง (เพิ่มขึ้น)	486,342,968	(943,880,413)	-	-
เงินลงทุนระยะยาวลดลง (เพิ่มขึ้น) 10	(35,400)	1,442,800	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(986,720,548)	(1,599,163,342)	-	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	82,962,224	153,539,765	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	(2,425,061,385)	(766,710,010)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 13	(27,332,282)	(8,091,458)	-	-
เงินปันผลรับ	-	-	730,644,367	737,831,032
ดอกเบี้ยรับ	21,346,628	25,633,799	-	-
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(2,846,861,655)	(2,785,585,778)	730,644,367	737,831,032
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน 16	3,510,000,000	2,000,000,000	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงินจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน 16	(1,800,000)	(2,400,000)	-	-
เงินสดจ่ายภายใต้เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน 16	(2,009,352,070)	(165,066,547)	-	-
เงินสดรับจากหุ้นกู้ 17	1,600,000,000	-	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้ 17	(2,369,874)	-	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่าการเงินก่อนถึงเวลาที่กำหนด	(1,602,541,542)	(1,931,831,266)	-	-
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(1,116,483,886)	(1,142,796,723)	-	-
เงินปันผลจ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัท 23	(727,478,115)	(722,376,228)	(727,478,115)	(722,376,228)
เงินปันผลจ่ายให้แก่ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อย 11	(597,800,214)	(603,680,216)	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(615,548,394)	(529,980,060)	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,563,374,095)	(3,098,131,040)	(727,478,115)	(722,376,228)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	722,894,875	(1,502,157,304)	15,210,501	60,688,450
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	4,661,352,232	6,122,814,644	112,126,184	51,437,734
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	(46,287,445)	40,694,892	200	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	5,337,959,662	4,661,352,232	127,336,885	112,126,184
รายการที่ไม่ใช่เงินสด				
รายการที่ไม่ใช่เงินสดที่มีสาระสำคัญในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 และ พ.ศ. 2559 มีดังต่อไปนี้				
ซื้ออะไหล่เครื่องบินโดยยังไม่ได้ชำระเงิน	27,940,481	55,153,690	-	-
ซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน ภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	4,173,977,431	2,716,610,257	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560

1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เป็นบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศไทย และมีที่อยู่ตามที่ได้จดทะเบียนดังนี้ เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210

หุ้นสามัญของบริษัทได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงาน จึงรวมเรียกบริษัทและบริษัทย่อยว่า เป็น “กลุ่มกิจการ”

ธุรกิจหลักของบริษัทและบริษัทย่อย สามารถสรุปได้ดังนี้

บริษัทดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับการลงทุนในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ซึ่งคือบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยบริษัทมีส่วนได้เสียจากการถือหุ้นร้อยละ 55

บริษัทย่อยซึ่งคือ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการสายการบินราคาประหยัด

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561

2 นโยบายการบัญชี

นโยบายการบัญชีที่สำคัญที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการมีดังต่อไปนี้

2.1 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงมาตรฐานรายงานทางการเงินไทยที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงินยกเว้นหากอธิบายไว้เป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

การจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการให้สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย กำหนดให้ใช้ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญและการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหาร ซึ่งจัดทำขึ้นตามกระบวนการในการนำนโยบายการบัญชีของกลุ่มกิจการไปถือปฏิบัติ ทั้งนี้ กลุ่มกิจการได้เปิดเผยเรื่องการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหาร หรือความซับซ้อน หรือเกี่ยวกับข้อสมมติฐานและประมาณการที่มีนัยสำคัญต่องบการเงินในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

2.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความที่เกี่ยวข้อง (รวมเรียกมาตรฐานการรายงานทางการเงิน)

2.2.1 กลุ่มกิจการได้ปฏิบัติตามกลุ่มมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่และที่มีการปรับปรุง ซึ่งมีผลบังคับใช้ ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2560 ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 โดยการปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อข้อมูลทางการเงินที่น่าเสนอ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความที่เกี่ยวข้อง (รวมเรียกมาตรฐานการรายงานทางการเงิน) (ต่อ)

2.2.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่มีการปรับปรุงใหม่ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2561 ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญและเกี่ยวข้องกับกลุ่มกิจการกลุ่มกิจการไม่ได้นำมาตราฐานที่ปรับปรุงใหม่ดังกล่าวมาถือปฏิบัติก่อนวันบังคับใช้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560) งบกระแสเงินสด

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560) ได้มีการปรับปรุงการเปิดเผยข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงในหนี้สินของกิจการที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมจัดหาเงินทั้งที่เป็นรายการที่เป็นเงินสดและรายการที่ไม่ใช่เงินสด

ผู้บริหารของกิจการได้ประเมินและพิจารณาว่ามาตรฐานที่ปรับปรุงใหม่ดังกล่าวข้างต้นจะไม่มีผลกระทบต่อกลุ่มกิจการ ยกเว้นเรื่องการเปิดเผยข้อมูล

2.3 การแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ

(ก) สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

รายการที่รวมในงบการเงินของแต่ละบริษัทในกลุ่มกิจการถูกวัดมูลค่าโดยใช้สกุลเงินของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจหลักที่บริษัทดำเนินงานอยู่ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงในสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและที่ใช้นำเสนองบการเงินของกลุ่มกิจการและบริษัท

(ข) รายการและยอดคงเหลือ

รายการที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการหรือวันที่ตีราคา หากรายการนั้นถูกวัดมูลค่าใหม่ รายการกำไรและรายการขาดทุนที่เกิดจากการรับหรือจ่ายชำระที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และที่เกิดจากการแปลงค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศได้บันทึกไว้ในกำไรหรือขาดทุน

เมื่อมีการรับรู้รายการกำไรหรือขาดทุนของรายการที่ไม่เป็นตัวเงินไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น องค์ประกอบของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดของกำไรหรือขาดทุนนั้นจะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นด้วย ในทางตรงข้ามการรับรู้กำไรหรือขาดทุนของรายการที่ไม่เป็นตัวเงินไว้ในกำไรหรือขาดทุน องค์ประกอบของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดของกำไรหรือขาดทุนนั้นจะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุน

2.4 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน

ส่วนงานดำเนินงานได้ถูกรายงานในลักษณะเดียวกับรายงานภายในที่นำเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงาน ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานหมายถึงบุคคลที่มีหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรและประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานดำเนินงาน ซึ่งพิจารณาว่าเป็นคณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

2.5 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดหมายถึงเงินสดในมือ เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม และเงินลงทุนระยะสั้นอื่นที่มีสภาพคล่องสูงซึ่งมีอายุไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่ติดภาระค่าประกัน

2.6 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้ารับรู้เริ่มแรกด้วยมูลค่าตามใบแจ้งหนี้ และจะวัดมูลค่าต่อมาด้วยจำนวนเงินที่เหลืออยู่หักด้วยค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญซึ่งประมาณจากการสอบทานยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นปี ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญหมายถึงผลต่างระหว่างราคาตามบัญชีของลูกหนี้การค้าเปรียบเทียบกับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับจากลูกหนี้การค้า หนี้สูญที่เกิดขึ้นในระหว่างปีจะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายในการบริหาร

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.7 สินค้ำคงเหลือ

สินค้ำคงเหลือประกอบด้วย อาหาร เครื่องดื่ม ของที่ระลึก และวัสดุสิ้นเปลือง

อาหาร เครื่องดื่ม และของที่ระลึก แสดงด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนของสินค้ำคำนวณโดยวิธีเข้าก่อน-ออกก่อน ต้นทุนของการซื้อประกอบด้วยราคาซื้อ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินค้ำนั้น เช่น ค่าอากรขาเข้า ค่าขนส่ง หักด้วยส่วนลด และเงินที่ได้รับคืนจากการซื้อสินค้ำ

วัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ภายในกิจการเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน แสดงด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนของสินค้ำคำนวณโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และประกอบด้วยราคาซื้อ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินค้ำนั้น เช่น ค่าอากรขาเข้า ค่าขนส่ง หักด้วยส่วนลด และเงินที่ได้รับคืนจากการซื้อสินค้ำ

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับประมาณจากราคาที่คาดว่าจะขายได้ตามปกติของธุรกิจหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการขาย กลุ่มกิจการบันทึกบัญชีค่าเผื่อการลดมูลค่าของสินค้ำเก่า ล้าสมัย หรือเสื่อมคุณภาพเท่าที่จำเป็น

2.8 เงินลงทุน

กลุ่มกิจการจัดประเภทเงินลงทุนที่นอกเหนือจากเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม และส่วนได้เสียในกิจการร่วมค้า เป็น 2 ประเภท คือ 1. เงินลงทุนที่ถือไว้จนครบกำหนดหรือ 2. เงินลงทุนทั่วไป การจัดประเภทขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายขณะลงทุน ฝ่ายบริหารจะเป็นผู้กำหนดการจัดประเภทที่เหมาะสมสำหรับเงินลงทุน ณ เวลาลงทุนและทบทวนการจัดประเภทเป็นระยะ

- เงินลงทุนที่ถือไว้จนครบกำหนด คือ เงินลงทุนที่มีกำหนดเวลาและผู้บริหาร ตั้งใจแน่วแน่และมีความสามารถถือไว้จนครบกำหนดได้แสดงรวมไว้ในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน เว้นแต่จะครบกำหนดภายใน 12 เดือนนับแต่วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานก็จะแสดงไว้ในสินทรัพย์หมุนเวียน
- เงินลงทุนทั่วไป คือ เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับ

เงินลงทุนทั้ง 2 ประเภทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกด้วยราคาทุนซึ่งหมายถึงมูลค่ายุติธรรมของสิ่งตอบแทนที่ให้ไปเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้นรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการทำรายการ

เงินลงทุนที่จะถือไว้จนครบกำหนดมูลค่าภายหลังการได้มาด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงหักด้วยค่าเผื่อการด้อยค่า

เงินลงทุนทั่วไป แสดงด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า

กลุ่มกิจการจะทดสอบค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าเงินลงทุนนั้นอาจมีค่าเผื่อการด้อยค่าเกิดขึ้น หากราคาตามบัญชีของเงินลงทุนสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน กลุ่มกิจการจะบันทึกรายการขาดทุนจากค่าเผื่อการด้อยค่ารวมไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของผลตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเมื่อเปรียบเทียบกับราคาตามบัญชีของเงินลงทุนนั้นจะบันทึกรวมอยู่ในกำไรหรือขาดทุน กรณีที่จำหน่ายเงินลงทุนที่ถือไว้ในตราสารหนี้หรือตราสารทุนชนิดเดียวกันออกไปบางส่วนราคาตามบัญชีของเงินลงทุนที่จำหน่ายจะกำหนดโดยใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยราคาตามบัญชีจากจำนวนทั้งหมดที่ถือไว้

2.9 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทย่อยหมายถึงกิจการ (ซึ่งรวมถึงกิจการเฉพาะกิจ) ที่กลุ่มกิจการมีอำนาจในการควบคุมนโยบายการเงินและการดำเนินงาน และโดยทั่วไปแล้วกลุ่มกิจการจะถือหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงมากกว่าหนึ่งใน การประเมินว่ากลุ่มกิจการมีการควบคุมบริษัทอื่นหรือไม่ กิจการต้องพิจารณาถึงการมีอยู่และผลกระทบจากสิทธิในการออกเสียงที่เป็นไปได้ที่กิจการสามารถใช้สิทธิหรือแปลงสภาพตราสารนั้นในปัจจุบันรวมถึงสิทธิในการออกเสียงที่เป็นไปได้ซึ่งกิจการอื่นถืออยู่ด้วยกลุ่มกิจการรวมงบการเงินของบริษัทย่อยไว้ในงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่กลุ่มกิจการมีอำนาจในการควบคุมและต้องไม่นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมนับจากวันที่กลุ่มกิจการสูญเสียอำนาจควบคุม

กลุ่มกิจการบันทึกบัญชีการรวมธุรกิจโดยใช้วิธีการซื้อ สิ่งตอบแทนที่โอนให้สำหรับการซื้อบริษัทย่อย ต้องวัดด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ผู้ซื้อโอนให้ และหนี้สินที่ก่อขึ้น และส่วนได้เสียในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ออกโดยกลุ่มกิจการ รวมถึงมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ หรือหนี้สินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการซื้อจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น และวัดมูลค่าเริ่มแรกของสินทรัพย์ที่ได้มาที่ระบุได้และหนี้สินและหนี้สิน

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.9 เงินลงทุนในบริษัทย่อย (ต่อ)

ที่อาจเกิดขึ้นในการรวมธุรกิจด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ซื้อ ในการรวมธุรกิจแต่ละครั้ง กลุ่มกิจการวัดมูลค่าของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในผู้ถูกซื้อด้วยมูลค่ายุติธรรม หรือมูลค่าของสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ของผู้ถูกซื้อตามสัดส่วนของหุ้นที่ถือโดยส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม

สำหรับงบการเงินเฉพาะกิจการ เงินลงทุนในบริษัทย่อยจะบันทึกบัญชีด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า

กรณีที่มูลค่าสิ่งตอบแทนที่โอนให้ มูลค่าส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในผู้ถูกซื้อ และมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ซื้อธุรกิจของส่วนได้เสียในส่วนของผู้ถือหุ้นของผู้ถูกซื้อที่ผู้ซื้อถืออยู่ก่อนการรวมธุรกิจ มากกว่ามูลค่าสุทธิ ณ วันที่ซื้อของสินทรัพย์ที่ได้มาที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมา ผู้ซื้อต้องรับรู้ค่าความนิยม หากน้อยกว่าเนื่องจากการต่อรองราคาซื้อ จะรับรู้ส่วนต่างโดยตรงไปยังงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับรายการระหว่างกันยอดคงเหลือ และรายการกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นจริงระหว่างกลุ่มกิจการ จะถูกตัดบัญชีออก เว้นแต่รายการขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงซึ่งกลุ่มกิจการจะไม่สามารถได้รับคืน ในกรณีที่มีความจำเป็นนโยบายการบัญชีของบริษัทย่อยจะถูกเปลี่ยนเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการบัญชีของกลุ่มกิจการ

2.10 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์

เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์รับรู้ตามราคาทุนหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม ต้นทุนเริ่มแรกจะรวมต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นภายหลังจะรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือรับรู้แยกเป็นอีกสินทรัพย์หนึ่งตามความเหมาะสม เมื่อคาดว่าสินทรัพย์นั้นจะให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตแก่กลุ่มกิจการ และต้นทุนดังกล่าวสามารถวัดมูลค่าได้อย่างน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์ที่ถูกเปลี่ยนแปลงจะถูกตัดออกไป สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอื่นๆ จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดที่เกิดขึ้น

กลุ่มกิจการจะโอนเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินมาเป็นส่วนหนึ่งของเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน เมื่อมีการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่เกิดขึ้นซึ่งโดยประมาณทุก 6 ปี และตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้งานไม่เกิน 6 ปี ในกรณีที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ถัดไปก่อนหมดอายุการใช้งาน มูลค่าคงเหลือที่เป็นค่าซ่อมบำรุงครั้งก่อนจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุนในงวดที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ครั้งใหม่

ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรง เพื่อลดราคาตามบัญชีของสินทรัพย์แต่ละชนิดให้เท่ากับมูลค่าคงเหลือตลอดอายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้ของสินทรัพย์ดังต่อไปนี้

เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	5 - 25 ปี
อะไหล่เครื่องบิน	10 ปี
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	5 ปี
คอมพิวเตอร์	5 ปี
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์สำนักงาน	5 ปี
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	5 ปี
ยานพาหนะ	5 ปี

กลุ่มกิจการได้มีการทบทวนและปรับปรุง (ในกรณีที่เหมาะสม) มูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ให้เหมาะสมทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ราคาตามบัญชีจะถูกปรับลดให้เท่ากับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนทันที

รายการกำไรและขาดทุนจากการจำหน่ายกำหนดโดยเปรียบเทียบสิ่งสิ่งตอบแทนที่ได้รับกับราคาตามบัญชีจะรวมไว้อยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.11 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

2.11.1 สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดรับรู้ตามราคาทุนหักด้วยค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดถูกพิจารณาว่ามีอายุการใช้งานไม่ทราบแน่นอน (Indefinite Useful Life) เนื่องจากการใช้งานของสิทธิดังกล่าวยังคงมีอยู่ตลอด และสามารถคาดการณ์ได้ในอนาคตโดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ขั้นต้นนั้นได้รับการปฏิบัติตามสิทธิดังกล่าว สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้รับการทดสอบการด้อยค่าทุกปี

2.11.2 โปรแกรมคอมพิวเตอร์

สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ซื้อโดยมีลักษณะเฉพาะบันทึกเป็นสินทรัพย์โดยคำนวณจากต้นทุนในการได้มาและการดำเนินการให้โปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นสามารถนำมาใช้งานได้ตามประสงค์โดยจะตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุประมาณการให้ประโยชน์ภายในระยะเวลา 5 ปี

2.12 ค่าความนิยม

ค่าความนิยมที่เกิดจากการได้มาซึ่งบริษัทย่อย (หมายเหตุ 2.9) จะแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบแสดงฐานะการเงินรวม

ค่าความนิยมที่รับรู้จะต้องถูกทดสอบการด้อยค่าทุกปี และแสดงด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม ค่าเผื่อการด้อยค่าของค่าความนิยมที่รับรู้แล้วจะไม่มีกรกลับรายการ ทั้งนี้มูลค่าคงเหลือตามบัญชีของค่าความนิยมจะถูกรวมคำนวณในกำไรหรือขาดทุนเมื่อมีการขายกิจการ

ในการทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยม ค่าความนิยมจะถูกปันส่วนไปยังหน่วยที่ก่อให้เกิดกระแสเงินสด โดยที่หน่วยนั้นอาจจะเป็นหน่วยเดียวหรือหลายหน่วยรวมกัน ซึ่งคาดว่าจะได้รับประโยชน์จากการรวมธุรกิจ ที่เกิดค่านิยมเกิดขึ้นและระบุส่วนงานดำเนินงานได้

2.13 การด้อยค่าของสินทรัพย์

สินทรัพย์ที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่ชัด (เช่น ค่าความนิยม) ซึ่งไม่มีการตัดจำหน่ายจะถูกทดสอบการด้อยค่าเป็นประจำทุกปี สินทรัพย์อื่นที่มีการตัดจำหน่ายจะมีการทบทวนการด้อยค่า เมื่อมีเหตุการณ์หรือสถานการณ์บ่งชี้ว่าราคาตามบัญชีอาจสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน รายการขาดทุนจากการด้อยค่าจะรับรู้เมื่อราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าสุทธิที่คาดว่าจะได้รับคืน ซึ่งหมายถึงจำนวนที่สูงกว่าระหว่างมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายเทียบกับมูลค่าจากการใช้ สินทรัพย์จะถูกจัดเป็นหน่วยที่เล็กที่สุดที่สามารถแยกออกมาได้ เพื่อวัตถุประสงค์ของการประเมินการด้อยค่า สินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินนอกเหนือจากค่าความนิยมซึ่งรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าไปแล้วจะถูกประเมินความเป็นไปได้ที่จะกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่า ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

2.14 เงินกู้ยืม

เงินกู้ยืมรับรู้เริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรมของสิ่งตอบแทนที่ได้รับหักด้วยต้นทุนการจัดทำรายการที่เกิดขึ้น เงินกู้ยืมวัดมูลค่าในเวลาต่อมาด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ผลต่างระหว่างเงินที่ได้รับ (หักด้วยต้นทุนการจัดทำรายการที่เกิดขึ้น) เมื่อเทียบกับมูลค่าที่จ่ายคืนเพื่อชำระหนี้จะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนตลอดช่วงเวลากู้ยืม

ค่าธรรมเนียมที่จ่ายไปเพื่อให้ได้เงินกู้มาจะรับรู้เป็นต้นทุนการจัดทำรายการเงินกู้ในกรณีที่มีความเป็นไปได้ที่จะใช้วงเงินกู้บางส่วน หรือทั้งหมดในกรณีนี้ค่าธรรมเนียมจะรอการรับรู้จนกระทั่งมีการถอนเงิน หากไม่มีหลักฐานที่มีความเป็นไปได้ที่จะใช้วงเงินบางส่วนหรือทั้งหมดค่าธรรมเนียมจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายล่วงหน้าสำหรับการให้บริการสภาพคล่อง และจะตัดจำหน่ายตามระยะเวลาของวงเงินกู้ที่เกี่ยวข้อง

เงินกู้ยืมจัดประเภทเป็นหนี้สินหมุนเวียนเมื่อกลุ่มกิจการไม่มีสิทธิอันปราศจากเงื่อนไขให้เลื่อนชำระหนี้ออกไปอีกเป็นเวลานานน้อยกว่า 12 เดือนนับจากวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

ต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มา การก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไขต้องนำมาเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนของสินทรัพย์นั้น โดยสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไขคือสินทรัพย์ที่จำเป็นต้องใช้ระยะเวลานานในการเตรียมสินทรัพย์นั้นให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์หรือพร้อมที่จะขาย การรวมต้นทุนการกู้ยืมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์ต้องสิ้นสุดลงเมื่อการดำเนินการส่วนใหญ่ที่จำเป็นในการเตรียมสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไขให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์หรือพร้อมที่จะขายได้เสร็จสิ้นลง

ต้นทุนการกู้ยืมอื่นๆ ต้องถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.15 สัญญาเช่า - กรณีที่กลุ่มกิจการเป็นผู้เช่า

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน ซึ่งจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุน ณ วันที่ทำสัญญาเช่าด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่า หรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายดังกล่าวจะบันทึกเป็นหนี้สินและค่าใช้จ่ายทางการเงินเพื่อให้ได้อัตรดอกเบี้ยคงที่ต่อหนี้สินคงค้างอยู่ โดยพิจารณาแยกแต่ละสัญญา ภาวะผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในกำไรหรือขาดทุนตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเป็นส่วนใหญ่ สัญญาเช่าที่นั่นถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน เงินที่ต้องจ่ายภายใต้สัญญาเช่าดังกล่าว (สุทธิจากสิ่งตอบแทนจูงใจที่ได้รับจากผู้ให้เช่า) จะบันทึกในกำไรหรือขาดทุนโดยใช้วิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการยกเลิกสัญญาเช่าดำเนินงานก่อนหมดอายุการเช่า เช่น เบี้ยปรับที่ต้องจ่ายให้ผู้ให้เช่าจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาบัญชีที่การยกเลิกนั้นเกิดขึ้น

2.16 ภาษีเงินได้งวดปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับงวดประกอบด้วย ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้จะรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน ยกเว้นส่วนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือรายการที่รับรู้โดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น ในกรณีนี้ ภาษีเงินได้ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นตามลำดับ

ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันคำนวณจากอัตราภาษีตามกฎหมายภาษีที่มีผลบังคับใช้อยู่ หรือ ที่คาดได้ค่อนข้างแน่ว่าจะมีผลบังคับใช้ภายในสิ้นรอบระยะเวลาที่รายงานในประเทศที่บริษัทและบริษัทย่อยต้อง ดำเนินงานอยู่และเกิดรายได้เพื่อเสียภาษี ผู้บริหารจะประเมินสถานะของการยื่นแบบแสดงรายการภาษีเป็นงวดๆ โดยคำนึงถึงสถานการณ์ที่สามารถนำกฎหมายภาษีไปปฏิบัติซึ่งขึ้นอยู่กับความ และจะตั้งประมาณการค่าใช้จ่ายภาษี หากคาดว่าจะต้องจ่ายชำระภาษีแก่หน่วยงานจัดเก็บ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้ตามวิธีนี้สิน เมื่อเกิดผลต่างชั่วคราวระหว่างฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สิน และราคาตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบการเงิน

อย่างไรก็ตามกลุ่มกิจการจะไม่รับรู้ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดจากการรับรู้เริ่มแรกของรายการสินทรัพย์หรือรายการหนี้สินที่เกิดจากรายการที่ไม่ใช่การรวมธุรกิจ และ ณ วันที่เกิดรายการ รายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุนทั้งทางบัญชีหรือทางภาษี ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากอัตราภาษี (และกฎหมายภาษีอากร) ที่มีผลบังคับใช้อยู่ หรือที่คาดได้ค่อนข้างแน่ว่าจะมีผลบังคับใช้ภายในสิ้นรอบระยะเวลาที่รายงาน และคาดว่าอัตราภาษีดังกล่าวจะนำไปใช้เมื่อสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องได้รับประโยชน์ หรือหนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชีได้มีการจ่ายชำระ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีจะรับรู้หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มกิจการจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอที่จะนำจำนวนผลต่างชั่วคราวนั้นมาใช้ประโยชน์ กลุ่มกิจการได้ตั้งภาษีเงินได้รอตัดบัญชีโดยพิจารณาจากผลต่างชั่วคราวของเงินลงทุนในบริษัทย่อย ที่ต้องเสียภาษีเว้นแต่กลุ่มกิจการสามารถควบคุมจังหวะเวลาของการกลับรายการผลต่างชั่วคราวและการกลับรายการผลต่างชั่วคราวมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าจะไม่เกิดขึ้นได้ภายในระยะเวลาที่คาดการณ์ได้ในอนาคต

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะแสดงหักกลบกันก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิตามกฎหมายที่จะนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันมาหักลบกับหนี้สินภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน และทั้งสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้ที่ประเมินโดยหน่วยงานจัดเก็บภาษีหน่วยงานเดียวกันโดยการเรียกเก็บเป็นหน่วยภาษีเดียวกันหรือหน่วยภาษีต่างกันซึ่งตั้งใจจะจ่ายหนี้สินและสินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันด้วยยอดสุทธิ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.17 ผลประโยชน์พนักงาน

2.17.1 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มกิจการจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งเป็นแผนการจ่ายสมทบตามที่กำหนดไว้ สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกไปจากสินทรัพย์ของกลุ่มกิจการ และมีการบริหารโดยผู้จัดการกองทุนภายนอก กองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้รับเงินสะสมเข้ากองทุนจากพนักงานและเงินสมทบจากกลุ่มกิจการ กลุ่มกิจการไม่มีภาระผูกพันทางกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนุมานที่จะต้องจ่ายเงินเพิ่ม ถึงแม้กองทุนไม่มีสินทรัพย์เพียงพอที่จะจ่ายให้พนักงานทั้งหมดสำหรับการให้บริการจากพนักงานทั้งในอดีตและปัจจุบัน เงินจ่ายสมทบของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุนสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เกิดรายการนั้น

2.17.2 ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ คือ โครงการผลประโยชน์ที่พนักงานจะได้รับตามกฎหมายแรงงานไทยเมื่อเกษียณอายุซึ่งขึ้นอยู่กับอายุและจำนวนปีที่ทำงาน

หนี้สินผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจะถูกรับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน โดยคิดจากมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน และปรับปรุงด้วยกำไรขาดทุนทางคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ยังไม่เกิดขึ้นและต้นทุนบริการในอดีต ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุถูกคำนวณขึ้นโดยผู้ชำนาญทางคณิตศาสตร์ประกันภัยอิสระ โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุคำนวณจากการคิดลดกระแสเงินสดที่ต้องจ่ายในอนาคตโดยใช้อัตราดอกเบี้ยตามพันธบัตรรัฐบาลที่มีหน่วยเงินตราเดียวกับผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่ต้องจ่าย และมีระยะเวลาการครบกำหนดใกล้เคียงกับภาระผูกพัน ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ กำไรและขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ที่เกิดขึ้นจากการปรับปรุงจากประสบการณ์ และการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานทางการคำนวณจะรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดขึ้น

2.18 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มกิจการจะบันทึกประมาณการหนี้สินซึ่งไม่รวมถึงประมาณการหนี้สินสำหรับผลตอบแทนพนักงานอันเป็นภาระผูกพันในปัจจุบันตามกฎหมายหรือตามข้อตกลงที่จัดทำไว้ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุการณ์ในอดีต ซึ่งการชำระภาระผูกพันนั้นมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าจะส่งผลให้กลุ่มกิจการต้องสูญเสียทรัพย์สินออกไป และตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย ในกรณีนี้ที่กลุ่มกิจการคาดว่าประมาณการหนี้สินเป็นรายจ่ายที่จะได้รับคืน กลุ่มกิจการจะบันทึกเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อคาดว่าจะได้รับรายจ่ายนั้นค่อนข้างแน่นอน

2.19 ทุนเรือนหุ้น

หุ้นสามัญจะถูกจัดประเภทเป็นส่วนของผู้ถือหุ้น

ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเกี่ยวกับการออกหุ้นใหม่ที่จ่ายออกไปนอกเหนือจากการรวมธุรกิจ จะแสดงรายการดังกล่าวด้วยจำนวนเงินสุทธิจากภาษีไว้เป็นรายการหักในส่วนของผู้ถือหุ้นนำไปหักจากสิ่งตอบแทนที่ได้รับจากการออกหุ้น ต้นทุนการออกหุ้นที่เกิดขึ้นโดยตรงกับการรวมธุรกิจจะถูกรวมไว้ในต้นทุนการได้มาของเงินทุน

2.20 การรับรู้รายได้

รายได้ค่าโดยสารและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารเครื่องบิน เช่น ค่าน้ำหนักสัมภาระ ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง ค่าธรรมเนียมการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในบัตรโดยสาร รับรู้เมื่อได้ให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว มูลค่าการขายที่นั่งซึ่งยังไม่ได้ให้บริการได้ถูกบันทึกไว้รวมไว้ในรายได้รับล่วงหน้า

รายได้จากการขายประกอบด้วยมูลค่าที่จะได้รับจากการขายสินค้าเป็นจำนวนเงินสุทธิจากภาษีขาย เงินคืนและส่วนลด รายได้จากการขายสินค้ารับรู้เมื่อผู้ซื้อรับโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนที่เป็นสาระสำคัญของความเป็นเจ้าของสินค้า

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยพิจารณาจากจำนวนเงินต้นที่เป็นยอดคงเหลือในบัญชีและพิจารณาจากอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของช่วงเวลาจนถึงวันครบอายุสำหรับการบันทึกค้างรับของกลุ่มกิจการ

รายได้อื่นรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.21 การจ่ายเงินปันผล

เงินปันผลที่จ่ายไปยังผู้ถือหุ้นของบริษัทจะรับรู้ในด้านหนี้สินในงบการเงินของกลุ่มกิจการในรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้อนุมัติการจ่ายเงินปันผล เงินปันผลระหว่างกาลจะรับรู้เมื่อได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน

3.1 ปัจจัยความเสี่ยงทางการเงิน

กิจกรรมของกลุ่มกิจการมีความเสี่ยงทางการเงินที่หลากหลายซึ่งได้แก่ ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อและความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง แผนการจัดการความเสี่ยงโดยรวมของบริษัทจึงมุ่งเน้นความผันผวนของตลาดการเงินและแสวงหาวิธีการลดผลกระทบที่ทำให้เสียหายต่อผลการดำเนินงานทางการเงินให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ บริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการค้าหรือเก็งกำไร

ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

กลุ่มกิจการมีความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการในการจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันให้กับกลุ่มกิจการ (หมายเหตุฯ 3.2)

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

สินทรัพย์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเงินฝากสถาบันการเงิน เงินมัดจำ และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันส่วนหนึ่งสินทรัพย์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเจ้าของการค้า เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

กลุ่มกิจการมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากสกุลเงินตราต่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ กลุ่มกิจการมีการจัดการความเสี่ยงโดยจับคู่ระหว่างหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศกับลูกหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศสกุลเดียวกัน (Natural Hedge) อย่างไรก็ตาม กลุ่มกิจการใช้สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับค่าใช้จ่ายที่จ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ (หมายเหตุฯ 3.2)

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยของกลุ่มกิจการประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาว หนี้กู้ และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มกิจการเกิดจากเงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินซึ่งคิดอัตราดอกเบี้ยแบบผันแปร กลุ่มกิจการได้ใช้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเป็นเครื่องมือทางการเงินเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยตามสัญญาเช่าทางการเงิน (หมายเหตุฯ 3.2)

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

รายได้ส่วนใหญ่ของกลุ่มกิจการได้แก่ รายได้ค่าโดยสาร ซึ่งลูกค้าส่วนใหญ่จะจ่ายให้ล่วงหน้า ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อซึ่งเกิดจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันนั้นอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น ผู้บริหารจึงมีความเห็นว่าความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อของกลุ่มกิจการไม่เป็นสาระสำคัญ ทั้งนี้ กลุ่มกิจการไม่ได้ทำสัญญาอนุพันธ์ทางการเงินใดที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ สำหรับรายการเงินสดกลุ่มกิจการเลือกที่จะทำรายการกับสถาบันการเงินที่มีคุณภาพและมีความน่าเชื่อถือสูง

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

การจัดการความเสี่ยงด้านสภาพคล่องอย่างรอบคอบหมายถึง การดำรงไว้ซึ่งเงินสดและหลักทรัพย์ที่มีตลาดรองรับอย่างเพียงพอ ความสามารถในการหาแหล่งเงินทุนที่เพียงพอ และความสามารถในการปิดฐานะความเสี่ยง ส่วนงานบริหารการเงินของกลุ่มกิจการตั้งเป้าหมายจะดำรงความยืดหยุ่นในการระดมเงินทุนโดยการรักษาวงเงินสินเชื่อให้มีความเพียงพอ เนื่องจากลักษณะทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.2 การบัญชีสำหรับตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินและกิจกรรมป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินหลักที่กลุ่มกิจการใช้ในการจัดการความเสี่ยงคือ สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน เครื่องมือดังกล่าวไม่รับรู้ในงบการเงินรวมของกลุ่มกิจการในวันเริ่มแรก กลุ่มกิจการเปิดเผยข้อมูลของเครื่องมือทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน (หมายเหตุฯ 3.3)

สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นคู่สัญญาในการทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันกับบุคคลที่สามโดยสัญญาดังกล่าวช่วยป้องกันความเสี่ยงให้กับกลุ่มกิจการจากความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมัน ทั้งนี้กลุ่มกิจการได้เข้าทำสัญญากับ AirAsia Berhad ภายใต้ข้อตกลงว่ากำไรหรือขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนมายังกลุ่มกิจการทุกเดือน โดยคำนวณจากอัตราส่วนการใช้น้ำมันของกลุ่มกิจการ กลุ่มกิจการบันทึกรายการดังกล่าวในกำไรหรือขาดทุนโดยรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนจากการดำเนินงานเมื่อเกิดรายการ

สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

กลุ่มกิจการได้ทำสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้ากับสถาบันการเงินในประเทศหลายแห่งโดยบางสัญญาให้สิทธิในการเลือกซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 ยอดคงค้างตามสัญญาดังกล่าวจะครบกำหนดชำระวันที่ 29 มกราคม พ.ศ. 2561 ถึง วันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2570 (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 : วันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ. 2560) มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
จำนวนเงินผูกพันที่จะได้รับ				
20 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่อัตรา 35.85 บาท ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐฯ	-	717,040,848	-	-
203.41 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ที่อัตรา 33.12 - 33.73 บาท ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐฯ	6,819,851,482	-	-	-

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มกิจการได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เพื่อป้องกันความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจากอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ กลุ่มกิจการตกลงที่จะแลกเปลี่ยนผลแตกต่างระหว่างจำนวนดอกเบี้ยแบบอัตราคงที่ และอัตราลอยตัว ซึ่งคำนวณจากจำนวนเงินตามสัญญาที่ตกลงไว้ในแต่ละช่วงเวลาที่กำหนดไว้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 จำนวนเงินตามสัญญา 2,940.52 ล้านบาท และ 116.74 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (พ.ศ. 2559 : 3,095.84 ล้านบาท และ 129.14 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.24 ถึงร้อยละ 5.09 (พ.ศ. 2559 : ร้อยละ 2.24 ถึงร้อยละ 5.09) และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว THBFX1M บวกร้อยละ 1.98 ถึงร้อยละ 2.20 THBFX6M บวกร้อยละ 2.25 และ USD LIBOR3M บวกร้อยละ 0.56 ถึงร้อยละ 3.00 (พ.ศ. 2559 : THBFX1M บวกร้อยละ 1.98 ถึงร้อยละ 2.20 THBFX6M บวกร้อยละ 2.25 และ USD LIBOR3M บวกร้อยละ 0.56 ถึงร้อยละ 3.00)

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีกำหนดชำระผลแตกต่างของอัตราดอกเบี้ยเป็นรายเดือน

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน

บริษัทได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศ เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2560 ยอดคงค้างตามสัญญาดังกล่าวจะครบกำหนดชำระในวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 และ 30 กันยายน พ.ศ. 2571 (พ.ศ. 2559 : 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568) จำนวนเงินตามสัญญา 59.18 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (พ.ศ. 2559 : 26.65 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.67 ถึง ร้อยละ 3.74 (พ.ศ. 2559 : ร้อยละ 2.64) และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว USD LIBOR3M บวกร้อยละ 0.70 ถึง บวกร้อยละ 1.95 (พ.ศ. 2559: USD LIBOR3M บวกร้อยละ 0.70)

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.3 การประมาณมูลค่ายุติธรรม

ตารางต่อไปนี้จะแสดงการเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่ไม่รับรู้ในงบการเงินรวมของกลุ่มกิจการ มูลค่ายุติธรรมจำแนกตามวิธีการประมาณมูลค่า ความแตกต่างของระดับข้อมูลสามารถแสดงได้ดังนี้

- ข้อมูลระดับที่ 1 ได้แก่ ราคาเสนอซื้อขาย (ไม่ต้องปรับปรุง) ในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกัน
- ข้อมูลระดับที่ 2 ได้แก่ ข้อมูลอื่นนอกเหนือจากราคาเสนอซื้อขายซึ่งรวมอยู่ในข้อมูลระดับ 1 ทั้งที่สามารถสังเกตได้โดยตรง (ได้แก่ ข้อมูลราคา) หรือโดยอ้อม (ได้แก่ ข้อมูลที่คำนวณมาจากราคา) สำหรับสินทรัพย์นั้นหรือหนี้สินนั้น
- ข้อมูลระดับที่ 3 ได้แก่ ข้อมูลสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินซึ่งไม่ได้มาจากข้อมูลที่สามารถสังเกตได้จากตลาด (ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้)

ตารางต่อไปนี้จะแสดงการเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินของกลุ่มกิจการที่เป็นตราสารอนุพันธ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ข้อมูลระดับที่ 2 ดอลลาร์สหรัฐฯ	ข้อมูลระดับที่ 2 บาท	ข้อมูลระดับที่ 2 ดอลลาร์สหรัฐฯ	ข้อมูลระดับที่ 2 บาท
สินทรัพย์				
ตราสารอนุพันธ์ที่ใช้สำหรับป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	5,061,548	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	95,847,815	-	-	-
สินทรัพย์รวม	100,909,363	-	-	-

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ข้อมูลระดับที่ 2 ดอลลาร์สหรัฐฯ	ข้อมูลระดับที่ 2 บาท	ข้อมูลระดับที่ 2 ดอลลาร์สหรัฐฯ	ข้อมูลระดับที่ 2 บาท
หนี้สิน				
ตราสารอนุพันธ์ที่ใช้สำหรับป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	65,881,468	-	-
สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	233,934,268	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยน สกุลเงิน	79,991,180	-	-	-
หนี้สินรวม	313,925,448	65,881,468	-	-

ไม่มีรายการโอนระหว่างระดับของลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรมในระหว่างปีและไม่มีการเปลี่ยนแปลงเทคนิคในการประเมินมูลค่าในระหว่างปี

ตราสารอนุพันธ์ที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง วัตถุประสงค์โดยทั่วไปของสถาบันการเงิน ที่กลุ่มกิจการทำสัญญาซื้อขายตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน ซึ่งอ้างอิงจากข้อมูลที่สามารถสังเกตได้จากตลาด เช่น อัตราดอกเบี้ย และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ประกาศไว้ในแหล่งข้อมูลที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้ ณ วันทำการสุดท้ายของวันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน

4 ประเมินการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ

การประมาณการ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจได้มีการประเมินทบทวนอย่างต่อเนื่อง และอยู่บนพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีตและปัจจัยอื่นๆ ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคตที่เชื่อว่ามีเหตุผลในสถานการณ์ขณะนั้น

4.1 ประเมินการการด้อยค่าของค่าความนิยม

กลุ่มกิจการทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยมทุกปี ตามที่ได้กล่าวในหมายเหตุฯ 2.12 มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด พิจารณาจากการคำนวณมูลค่าจากการใช้ การคำนวณดังกล่าวอาศัยการประมาณการ (หมายเหตุฯ 14)

4.2 การระบุพันธผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุขึ้นอยู่กับหลายปัจจัยที่ใช้ในการคำนวณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย โดยมีข้อสมมติฐานหลายตัว รวมถึงข้อสมมติฐานเกี่ยวกับอัตราคิดลด การเปลี่ยนแปลงของข้อสมมติฐานเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อมูลค่าของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

กลุ่มกิจการได้พิจารณาอัตราคิดลดที่เหมาะสมในแต่ละปี ซึ่งได้แก่อัตราดอกเบี้ยที่ควรจะใช้ในการกำหนดมูลค่าปัจจุบันของประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะต้องจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ ในการพิจารณาอัตราคิดลดที่เหมาะสมกลุ่มกิจการพิจารณาใช้อัตราผลตอบแทนในตลาดของพันธบัตรรัฐบาล ซึ่งเป็นสกุลเงินเดียวกับสกุลเงินที่ต้องจ่ายชำระผลประโยชน์

เมื่อเกษียณอายุ และมีอายุครบกำหนดใกล้เคียงกับระยะเวลาที่ต้องจ่ายชำระภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่เกี่ยวข้อง

ข้อสมมติฐานหลักอื่นๆ สำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ ได้เปิดเผยข้อมูลเพิ่มเติมอยู่ในหมายเหตุฯ 21

5 การจัดการความเสี่ยงในส่วนของทุน

วัตถุประสงค์ของกลยุทธ์ในการบริหารทุนนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มกิจการเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น และเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนทางการเงินของทุน

ในการดำรงไว้หรือปรับโครงสร้างของทุน กลุ่มกิจการอาจปรับนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การคืนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น การออกหุ้นใหม่ หรือการขายทรัพย์สินเพื่อลดภาระหนี้

เพื่อให้ได้สิทธิพิเศษทางภาษีกลุ่มกิจการยังจะต้องดำรงไว้ซึ่งเงินทุนขั้นต่ำตามที่กำหนดในแต่ละปีตรึงส่งเสริมการลงทุน

6 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานธุรกิจ

(หน่วย : บาท)

	พ.ศ. 2560				
	ส่วนงานการบิน		ส่วนงานอื่น	รายการระหว่างกัน	รวม
	แบบมีตารางบินประจำ	ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำ			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	34,316,375,779	1,615,185,222	25,000,000	(25,000,000)	35,931,561,001
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	(1,379,888,637)	(64,947,876)	(4,300)	-	(1,444,840,813)
กำไรจากการดำเนินงาน	1,522,080,937	436,933,748	251,464	-	1,959,266,150
ต้นทุนที่ไม่ปันส่วน					(6,148,075)
รายได้อื่น					1,028,708,308
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน					322,049,042
ต้นทุนทางการเงิน					(653,183,898)
กำไรก่อนภาษีเงินได้					2,650,691,527
ภาษีเงินได้					34,071,994
กำไรสำหรับปี					2,684,763,521
สินทรัพย์รวม					62,773,564,947

(หน่วย : บาท)

	พ.ศ. 2559				
	ส่วนงานการบิน		ส่วนงานอื่น	รายการระหว่างกัน	รวม
	แบบมีตารางบินประจำ	ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำ			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	30,437,224,736	1,963,343,895	25,000,000	(25,000,000)	32,400,568,631
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	(1,092,918,627)	(70,498,383)	(4,300)	-	(1,163,421,310)
กำไรจากการดำเนินงาน	2,544,437,730	551,208,478	38,295	-	3,095,684,503
ต้นทุนที่ไม่ปันส่วน					(18,954,879)
รายได้อื่น					729,735,863
ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน					(79,505,701)
ต้นทุนทางการเงิน					(520,855,609)
กำไรก่อนภาษีเงินได้					3,206,104,177
ภาษีเงินได้					191,496,428
กำไรสำหรับปี					3,397,600,605
สินทรัพย์รวม					56,599,425,832

6 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน (ต่อ)

ส่วนงานดำเนินงานได้ถูกรายงานในลักษณะเดียวกับรายงานภายในที่นำเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงาน ผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานหมายถึง บุคคลที่มีหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากร และประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานดำเนินงาน ซึ่งพิจารณาว่าเป็นคณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

ข้อมูลที่สรุปดังต่อไปนี้ อธิบายการดำเนินงานของแต่ละส่วนงานของกลุ่มกิจการ

- ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำคือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทเปิดจำหน่ายตั๋วโดยสารให้กับบุคคลทั่วไปผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายต่างๆ เช่น ทางเว็บไซต์ ทางสำนักงานขายของบริษัท และตัวแทนจำหน่าย เป็นต้น
- ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำคือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทดำเนินการบินเมื่อมีการจ้างจากผู้ว่าจ้าง ซึ่งปกติจะเป็นบริษัทผู้ให้บริการท่องเที่ยว

การประเมินผลการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงานพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานในงบการเงิน โดยกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยนรายได้ขึ้น ต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ไม่ได้ถูกปันส่วนให้แก่ส่วนงาน

สินทรัพย์รวมของกลุ่มกิจการเป็นสินทรัพย์ที่มีการใช้งานร่วมระหว่างส่วนงาน จึงไม่สามารถปันส่วนให้แก่ส่วนงานได้

7 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
เงินสดในมือ	8,567,450	8,755,450	-	-
เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม	4,586,622,212	4,652,596,782	127,336,885	112,126,184
เงินฝากธนาคารระยะสั้นที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายในสามเดือนหรือน้อยกว่า	742,770,000	-	-	-
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5,337,959,662	4,661,352,232	127,336,885	112,126,184

เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถามมีอัตราดอกเบี้ยถ่วงเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 0.63 ต่อปี (พ.ศ. 2559 : ร้อยละ 0.83 ต่อปี)

8 เงินลงทุนระยะสั้น

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
เงินฝากประจำธนาคาร	1,489,009,499	2,069,763,643	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 เงินลงทุนระยะสั้นประกอบด้วยเงินฝากประจำธนาคาร จำนวน 30.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 503.74 ล้านบาท (พ.ศ. 2559 : 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 1,000 ล้านบาท) เงินฝากประจำธนาคารมีระยะเวลา 11 เดือนถึง 12 เดือนและมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.20 ต่อปี ถึงร้อยละ 1.70 ต่อปี (พ.ศ. 2559 : ร้อยละ 1.00 ต่อปี ถึงร้อยละ 1.65 ต่อปี)

9 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
ลูกหนี้การค้า	381,740,341	339,573,128	-	-
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	381,740,341	339,573,128	-	-
เงินอุดหนุนจากค่าธรรมเนียมนและการใช้สนามบินค้างรับ	16,886,607	35,016,553	-	-
รายได้ค้างรับ	14,578,906	50,693,994	1,350,000	870,000
ลูกหนี้อื่น	42,560,907	20,719,911	-	-
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	455,766,761	446,003,586	1,350,000	870,000

ลูกหนี้การค้าสามารถวิเคราะห์ตามอายุหนี้ที่ค้างชำระได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
ไม่เกิน 3 เดือน	376,466,466	311,441,205	-	-
3 - 6 เดือน	1,402,061	14,996,214	-	-
6 - 12 เดือน	2,085,779	8,894,433	-	-
เกินกว่า 12 เดือน	1,786,035	4,241,276	-	-
รวมลูกหนี้การค้า	381,740,341	339,573,128	-	-
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	-	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	381,740,341	339,573,128	-	-

10 เงินลงทุนระยะยาว

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
ราคาตามบัญชีต้นปี	11,848,500	13,291,300	-	-
การลงทุนเพิ่มขึ้น	35,400	-	-	-
การจำหน่ายออก	-	(1,442,800)	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	11,883,900	11,848,500	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 เงินลงทุนระยะยาวประกอบด้วย

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม	
	เงินลงทุนทั่วไป	รวม
ตราสารทุน	11,883,900	11,883,900
รวมเงินลงทุนระยะยาว	11,883,900	11,883,900

เงินลงทุนทั่วไปเป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

11 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

รายละเอียดเกี่ยวกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยมีดังต่อไปนี้

	สัดส่วนความเป็นเจ้าของ		สัดส่วนความเป็นเจ้าของ		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	และสิทธิออกเสียง		ของส่วนได้เสียที่ไม่อำนาจควบคุม		วิธีราคาทุน	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ร้อยละ 55%	ร้อยละ 55%	ร้อยละ 45%	ร้อยละ 45%	บาท	บาท
ประเทศไทย	ให้บริการสายการบิน	ราคาประหยัด			3,067,114,370	3,067,114,370

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555 บริษัทได้ตกลงทำสัญญา “แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาาระหว่างผู้ถือหุ้น” กับสามคู่สัญญา ได้แก่ AirAsia Investment Ltd. (บริษัทย่อยของ AirAsia Bernad) บริษัท AirAsia Bernad และบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งคู่สัญญาทั้งหมดได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นดังกล่าว บริษัทมีอำนาจในการควบคุม บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยจะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ออกจดหมายแจ้งบริษัทว่า ได้เริ่มดำเนินการมีผลใช้บังคับร่างหนังสือชี้ชวนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไป ซึ่งประกาศเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 ดังนั้น บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จึงถูกพิจารณาเป็นบริษัทย่อยของบริษัทแทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิมตั้งแต่วันนี้เป็นต้นมา

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัทได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 3,555,560 หุ้น เป็นมูลค่า 2,663.11 ล้านบาท ในราคาหุ้นละ 749 บาท ส่งผลให้บริษัท มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ตามมติการประชุมคณะกรรมการเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับกำไรสะสมที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2560 ในอัตราหุ้นละ 30.50 บาท (พ.ศ. 2559 : 30.80 บาท) สำหรับหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 1,328.44 ล้านบาท (พ.ศ. 2559 : 1,341.51 ล้านบาท) บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ได้รับเงินปันผลจำนวน 730.64 ล้านบาท ตามสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 55 เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

ไม่มีการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนในบริษัทย่อยในปี พ.ศ. 2560 และ พ.ศ. 2559

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อยที่มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่มีสาระสำคัญ

รายละเอียดด้านแสดงข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อยที่มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่มีสาระสำคัญต่อกลุ่มกิจการ จำนวนที่เปิดเผยมูลค่าบริษัทย่อยแสดงด้วยจำนวนก่อนการตัดรายการระหว่างกัน

11 เงินลงทุนในบริษัทย่อย (ต่อ)

งบแสดงฐานะการเงินโดยสรุป

(หน่วย : บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
สินทรัพย์หมุนเวียน	8,916,194,126	8,643,596,428
หนี้สินหมุนเวียน	(10,852,220,875)	(9,223,341,474)
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนสุทธิ	(1,936,026,749)	(579,745,046)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	44,899,761,596	39,014,970,428
หนี้สินไม่หมุนเวียน	(20,410,797,270)	(17,210,046,933)
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนสุทธิ	24,488,964,326	21,804,923,495
สินทรัพย์สุทธิ	22,552,937,577	21,225,178,449
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	9,447,217,238	8,849,725,783

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยสรุป

(หน่วย : บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
รายได้	35,931,561,001	32,400,568,631
กำไร	2,682,832,138	3,397,298,486
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(26,628,431)	(34,459,475)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	2,656,203,707	3,362,839,011
กำไรส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	1,207,274,463	1,528,137,699
เงินปันผลจ่ายให้กับส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	597,800,214	603,680,216

งบกระแสเงินสดโดยสรุป

(หน่วย : บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,121,086,375	4,336,325,868
เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมลงทุน	(2,846,861,655)	(2,785,585,778)
เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,566,540,346)	(3,113,585,844)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	707,684,374	(1,562,845,754)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	4,549,226,048	6,071,376,910
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสดและ รายการเทียบเท่าเงินสด	(46,287,645)	40,694,892
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	5,210,622,777	4,549,226,048

12 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

		งบการเงินรวม								
		เครื่องตกแต่ง ติดตั้งและ		อุปกรณ์ สำนักงาน		เครื่องบิน และเครื่องยนต์		เครื่องบิน ระหว่างติดตั้ง		รวม
ส่วนปรับปรุง อาคารเช่า	คอมพิวเตอร์	สำนักงาน	อุปกรณ์ใน สำนักงาน	ยานพาหนะ	เครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบิน	สินทรัพย์ ระหว่างติดตั้ง			
วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559										
ราคาทุน	159,616,245	105,759,049	62,174,934	295,267,636	107,585,096	19,212,780,615	1,210,458,272	23,335,019	21,176,976,866	
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(84,582,335)	(63,561,815)	(37,586,171)	(176,995,383)	(94,526,588)	(1,918,025,464)	(585,630,159)	-	(2,960,907,915)	
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	75,033,910	42,197,234	24,588,763	118,272,253	13,058,508	17,294,755,151	624,828,113	23,335,019	18,216,068,951	
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่										
31 ธันวาคม พ.ศ. 2559										
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	75,033,910	42,197,234	24,588,763	118,272,253	13,058,508	17,294,755,151	624,828,113	23,335,019	18,216,068,951	
ซื้อสินทรัพย์	7,121,272	14,518,890	3,606,379	16,732,865	17,123,991	3,214,932,435	244,015,173	20,422,953	3,538,473,958	
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(1,282)	(10,001,378)	(229,750)	(12,974)	-	-	(127,786,214)	(13,826,426)	(151,858,024)	
โอนสินทรัพย์/รายการปรับปรุง	13,556,670	6,991,731	-	7,187,375	-	-	-	(27,735,776)	-	
ค่าเสื่อมราคา	(28,942,450)	(13,735,418)	(8,713,031)	(41,155,390)	(6,500,678)	(983,005,520)	(95,275,821)	-	(1,177,328,308)	
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	66,768,120	39,971,059	19,252,361	101,024,129	23,681,821	19,526,682,066	645,781,251	2,195,770	20,425,356,577	
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559										
ราคาทุน	180,292,905	113,093,177	65,547,274	316,845,833	124,709,087	22,427,713,050	1,073,064,108	2,195,770	24,303,461,204	
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(113,524,785)	(73,122,118)	(46,294,913)	(215,821,704)	(101,027,266)	(2,901,030,984)	(427,282,857)	-	(3,878,104,627)	
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	66,768,120	39,971,059	19,252,361	101,024,129	23,681,821	19,526,682,066	645,781,251	2,195,770	20,425,356,577	

12 เครื่องมือ ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม								
	ส่วนปรับปรุง อาคารเช่า	คอมพิวเตอร์	อุปกรณ์ สำนักงาน	อุปกรณ์ในการ ดำเนินงาน	ยานพาหนะ	เครื่องปั้น และเครื่องยอด	เครื่องปั้น อะไหล่เครื่องปั้น	สินทรัพย์ ระหว่างติดตั้ง	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่									
31 ธันวาคม พ.ศ. 2560									
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	66,768,120	39,971,059	19,252,361	101,024,129	23,681,821	19,526,682,066	645,781,251	2,195,770	20,425,356,577
ซื้อสินทรัพย์	5,923,949	25,078,029	7,670,509	20,886,574	7,422,000	6,212,856,879	206,011,620	85,458,313	6,571,307,873
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(5)	(237,732)	(243,231)	(1,314,108)	(7)	-	(80,500,808)	(423,130)	(82,719,021)
โอนสินทรัพย์รายการปรับปรุง	12,167,797	7,353,335	978,080	-	1,303,500	-	-	(21,802,712)	-
ค่าเสื่อมราคา	(30,754,977)	(16,868,306)	(9,302,188)	(40,504,333)	(7,962,856)	(1,242,943,158)	(92,861,692)	-	(1,441,197,510)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	54,104,884	55,296,385	18,355,531	80,092,262	24,444,458	24,496,595,787	678,430,371	65,428,241	25,472,747,919
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560									
ราคาทุน	197,882,638	137,594,634	73,652,182	331,280,976	122,932,565	28,640,569,929	1,198,525,114	65,428,241	30,767,866,279
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(143,777,754)	(82,298,249)	(55,296,651)	(251,188,714)	(98,488,107)	(4,143,974,142)	(520,094,743)	-	(5,295,118,360)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	54,104,884	55,296,385	18,355,531	80,092,262	24,444,458	24,496,595,787	678,430,371	65,428,241	25,472,747,919

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าการเงินที่กลุ่มกิจการเป็นผู้เช่าซึ่งรวมแสดงในรายการข้างต้นมีราคาทุนรวมจำนวน 21,427.27 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาสะสมจำนวน 2,911.99 ล้านบาท (พ.ศ. 2559 : ราคาทุนรวมจำนวน 19,354.43 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาสะสมจำนวน 2,396.76 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 กลุ่มกิจการนำเครื่องปั้นจำนวน 2 ลำ ราคาตามบัญชี - สุทธิ 2,475.81 ล้านบาท ไปใช้เป็นหลักค้ำประกันวงเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุฯ 16

12 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ อุปกรณ์สำนักงาน
วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559	
ราคาทุน	62,187
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(44,786)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>17,401</u>
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	17,401
ค่าเสื่อมราคา	(4,300)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	<u>13,101</u>
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	
ราคาทุน	62,187
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(49,086)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>13,101</u>
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	13,101
ค่าเสื่อมราคา	(4,300)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	<u>8,801</u>
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	
ราคาทุน	62,187
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(53,386)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>8,801</u>

13 สิทธิประโยชน์ไม่มีตัวตน - สุทธิ

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม			รวม
	สิทธิในการ นำเครื่องบิน ลงจอด	โปรแกรม คอมพิวเตอร์	โปรแกรม คอมพิวเตอร์ ระหว่างติดตั้ง	
วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559				
ราคาทุน	14,856,000,000	49,860,420	1,419,880	14,907,280,300
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(38,787,260)	-	(38,787,260)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>14,856,000,000</u>	<u>11,073,160</u>	<u>1,419,880</u>	<u>14,868,493,040</u>
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	14,856,000,000	11,073,160	1,419,880	14,868,493,040
ซื้อสินทรัพย์	-	4,781,163	3,310,295	8,091,458
โอนสินทรัพย์	-	3,101,950	(3,101,950)	-
ค่าตัดจำหน่าย	-	(5,047,879)	-	(5,047,879)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	<u>14,856,000,000</u>	<u>13,908,394</u>	<u>1,628,225</u>	<u>14,871,536,619</u>
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559				
ราคาทุน	14,856,000,000	57,743,533	1,628,225	14,915,371,758
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(43,835,139)	-	(43,835,139)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>14,856,000,000</u>	<u>13,908,394</u>	<u>1,628,225</u>	<u>14,871,536,619</u>
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	14,856,000,000	13,908,394	1,628,225	14,871,536,619
ซื้อสินทรัพย์	-	23,389,861	3,942,421	27,332,282
จำหน่าย/ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	-	(3)	-	(3)
โอนสินทรัพย์	-	4,348,416	(4,348,416)	-
ค่าตัดจำหน่าย	-	(9,791,379)	-	(9,791,379)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	<u>14,856,000,000</u>	<u>31,855,289</u>	<u>1,222,230</u>	<u>14,889,077,519</u>
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560				
ราคาทุน	14,856,000,000	84,980,084	1,222,230	14,942,202,314
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(53,124,795)	-	(53,124,795)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	<u>14,856,000,000</u>	<u>31,855,289</u>	<u>1,222,230</u>	<u>14,889,077,519</u>

13 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ (ต่อ)

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ
	โปรแกรมคอมพิวเตอร์
วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	1
ค่าตัดจำหน่าย	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	1
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	1
ค่าตัดจำหน่าย	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	1
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกทดสอบการด้อยค่ารวมกับค่าความนิยม เนื่องจากอยู่ในหน่วยของกลุ่มสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดเดียวกัน ในหมายเหตุฯ 14

14 ค่าความนิยม

เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัทที่มีอำนาจควบคุมใน บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ตามสัญญา “แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่าง ผู้ถือหุ้น” ดังนั้น บริษัทจึงได้ทำการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมาสุทธิของ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด และเปรียบเทียบกับมูลค่ายุติธรรมตามสัดส่วน 51% ของหุ้นสามัญบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ที่บริษัทถืออยู่ก่อนวันที่มีอำนาจควบคุมและได้รับรู้ส่วนของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของส่วนแบ่งที่บริษัทมีในสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้เป็นค่าความนิยมในงบแสดงฐานะการเงินรวมตั้งแต่นั้นมา

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
ณ วันที่ 31 ธันวาคม				
ราคาทุน	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่า	-	-	-	-
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-

ค่าความนิยมและสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกปันส่วนให้แก่หน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด ที่ถูกกำหนดตามส่วนงานธุรกิจ ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
ค่าความนิยม	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด	14,856,000,000	14,856,000,000	-	-
	23,680,825,803	23,680,825,803	-	-

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดพิจารณาจากการคำนวณมูลค่าจากการใช้ การคำนวณดังกล่าวใช้ประมาณการกระแสเงินสดก่อนภาษีซึ่งอ้างอิงจากงบประมาณทางการเงินครอบคลุมระยะเวลา 5 ปี ซึ่งได้รับอนุมัติจากผู้บริหาร กระแสเงินสดหลังจากปีที่ 5 ใช้ประมาณการของอัตราการเติบโตดังกล่าวในตารางข้างล่าง อัตราการเติบโตดังกล่าวไม่สูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยของธุรกิจที่หน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดนั้นดำเนินงานอยู่

ข้อสมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าจากการใช้แสดงได้ดังต่อไปนี้

	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ	
อัตราการเติบโต ¹	ร้อยละ	0.00
อัตราคิดลด ²	ร้อยละ	9.30

¹ อัตราการเติบโตเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเพื่อใช้ในการประมาณการกระแสเงินสดสำหรับรอบระยะเวลาหลังจากประมาณการกระแสเงินสดตามระยะเวลาในงบประมาณ

² อัตราคิดลดก่อนภาษีที่ใช้ในการประมาณการกระแสเงินสด

ฝ่ายบริหารพิจารณาทำไรจากงบประมาณโดยอ้างอิงจากผลประกอบการในอดีตที่ผ่านมาประกอบกับการคาดการณ์การเติบโตของตลาด อัตราการเติบโตถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ใช้สอดคล้องกับการคาดการณ์อัตราการเติบโตที่รวมอยู่ในรายงานของอุตสาหกรรม อัตราคิดลดที่ใช้เป็นอัตราก่อนหักภาษีที่สะท้อนถึงความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับส่วนงานนั้นๆ

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนจะเท่ากับมูลค่าตามบัญชี หากข้อสมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าจากการใช้เปลี่ยนแปลงเป็นดังนี้

	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ	
อัตราคิดลด	ร้อยละ	14.60

15 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุฯ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องบิน เครื่องบิน- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	28.6	657,120,066	741,346,452	-	-
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน - กิจการอื่น		10,545,395	90,296,672	-	-
เงินมัดจำจากการดำเนินงานของสนามบิน		34,600,000	34,600,000	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	28.6	16,257,300	17,829,400	-	-
เงินมัดจำตามสัญญาเช่า		49,815,219	49,957,927	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		-	-	-	-
เงินมัดจำอื่น		105,458,879	106,667,732	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		873,796,859	1,040,698,183	-	-

16 เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	
รายการหมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึง กำหนดชำระภายในหนึ่งปี		1,349,210,475	560,546,132	-	-
หัก ค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน		(1,130,000)	(800,000)	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินหมุนเวียนรวม		1,348,080,475	559,746,132	-	-
รายการไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน		1,986,370,907	1,274,387,321	-	-
หัก ค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน		(2,034,919)	(1,380,000)	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินไม่หมุนเวียนรวม		1,984,335,988	1,273,007,321	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินรวม		3,332,416,463	1,832,753,453	-	-

16 เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน (ต่อ)

การเปลี่ยนแปลงของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม สามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
ราคาตามบัญชีต้นปี	1,832,753,453	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	3,510,000,000	2,000,000,000
ค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	(1,800,000)	(2,400,000)
ค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	815,080	220,000
การจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(2,009,352,070)	(165,066,547)
ราคาตามบัญชีปลายปี	3,332,416,463	1,832,753,453

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 กลุ่มกิจการได้ทำสัญญากู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินภายในประเทศหลายแห่งด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่ เพื่อใช้เป็นกระแสเงินสดในการดำเนินงาน และชำระหนี้สินให้แก่สถาบันการเงินรายเดิมสำหรับการยกเลิกสัญญาเช่าการเงินก่อนถึงเวลาที่กำหนด ของเครื่องบินจำนวน 1 ลำ ทั้งนี้เพื่อลดภาระดอกเบี้ยและป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดของจำนวนดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายในอนาคต โดยสัญญากู้ยืมดังกล่าวมีระยะเวลา 5 ปี และ 6 ปี นอกจากนี้กลุ่มกิจการยังได้ทำสัญญากู้ยืมเงินด้วยอัตราดอกเบี้ยลอยตัว เพื่อใช้จัดหาเครื่องบินลำใหม่ โดยสัญญากู้ยืมเงินนี้มีระยะเวลา 12 ปี เงินกู้ยืมดังกล่าวเป็นสกุลเงินบาท

เงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 2,250 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมที่มีหลักประกันเป็นเครื่องบินจำนวน 2 ลำ ตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุฯ 12

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมของกลุ่มกิจการ มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
เงินกู้ยืม				
อัตราดอกเบี้ยคงที่	1,982,416,463	1,832,753,453	-	-
อัตราดอกเบี้ยลอยตัว	1,350,000,000	-	-	-
รวมเงินกู้ยืม	3,332,416,463	1,832,753,453	-	-

ระยะเวลาครบกำหนดของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินมีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1,349,210,475	560,546,132	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	1,051,435,653	1,274,387,321	-	-
เกินกว่า 5 ปี	934,935,254	-	-	-
หัก ค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	(3,164,919)	(2,180,000)	-	-
	3,332,416,463	1,832,753,453	-	-

16 เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน (ต่อ)

ราคาตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
ราคาตามบัญชี	3,332,416,463	1,832,753,453	-	-
มูลค่ายุติธรรม	3,332,416,463	1,832,753,453	-	-

ราคาตามบัญชีของเงินกู้ยืมส่วนที่ไม่หมุนเวียนมีมูลค่าเท่ากับมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรมคำนวณจากกระแสเงินสดในอนาคตที่คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่อัตราร้อยละ 2.76-3.13 (พ.ศ. 2559: อัตราร้อยละ 3.13-3.25) และอยู่ในข้อมูลระดับ 2 ของลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรม

วงเงินกู้ยืม

กลุ่มกิจการมีวงเงินกู้ยืมที่ยังไม่ได้เบิกออกมาใช้ดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
อัตราดอกเบี้ยคงที่				
- ครบกำหนดภายใน 1 ปี	400,000,000	-	-	-
- ครบกำหนดเกิน 1 ปี	400,000,000	-	-	-
	<u>800,000,000</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

17 หุ้นกู้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
รายการไม่หมุนเวียน				
หุ้นกู้	1,600,000,000	-	-	-
หัก ค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้	(1,994,388)	-	-	-
หุ้นกู้รวม	<u>1,598,005,612</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

ณ วันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ได้ออกหุ้นกู้ในสกุลไทยบาทครั้งที่ 1/2560 ชนิดระบุชื่อผู้ถือประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันและไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้จำนวน 2 ชุด รายละเอียดดังต่อไปนี้

- ก) หุ้นกู้ชุดที่ 1 มูลค่า 1,000 ล้านบาท มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.65 ต่อปี กำหนดจ่ายดอกเบี้ยทุกๆ 6 เดือน มีอายุ 3 ปี นับจากวันออกหุ้นกู้
- ข) หุ้นกู้ชุดที่ 2 มูลค่า 600 ล้านบาท มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 3.28 ต่อปี กำหนดจ่ายดอกเบี้ยทุกๆ 6 เดือน มีอายุ 5 ปี นับจากวันออกหุ้นกู้

บริษัทย่อยมีวัตถุประสงค์ที่จะนำเงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้เพื่อลงทุนในกิจการทั่วไป และ/หรือ ใช้จ่ายคืนเงินกู้ และ/หรือ ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

17 หุ้นกู้ (ต่อ)

การเปลี่ยนแปลงของหุ้นกู้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม สามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
ราคาตามบัญชีต้นปี	-	-
การรับเงินสดจากหุ้นกู้	1,600,000,000	-
การจ่ายคืนหุ้นกู้	(2,369,874)	-
ค่าตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้	375,486	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	1,598,005,612	-

อัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้ของกลุ่มกิจการทั้งหมดเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินมีดังนี้

(หน่วย : ร้อยละ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
หุ้นกู้	2.65 - 3.28	-	-	-

ราคาตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของหุ้นกู้ มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
ราคาตามบัญชี	1,598,005,612	-	-	-
มูลค่ายุติธรรม	1,624,836,995	-	-	-

มูลค่ายุติธรรมคำนวณจากกระแสเงินสดในอนาคตซึ่งคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยหุ้นกู้ที่อัตราร้อยละ 2.32 ถึงร้อยละ 2.83 (พ.ศ. 2559 : ไม่มี) และอยู่ในข้อมูลระดับ 2 ของลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรม

ระยะเวลาครบกำหนดของหุ้นกู้ มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
ครบกำหนดภายใน 1 ปี	-	-	-	-
ครบกำหนดภายใน 2 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	1,598,005,612	-	-	-
	1,598,005,612	-	-	-

18 หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายซึ่งบันทึกเป็นหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
ภายใน 1 ปี	1,812,725,383	1,679,361,046	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	7,250,901,531	6,717,444,182	-	-
เกินกว่า 5 ปี	8,357,719,624	7,703,167,381	-	-
หัก ค่าใช้จ่ายทางการเงินในขนาดของสัญญาเช่าการเงิน	(2,890,390,622)	(2,477,507,690)	-	-
	<u>14,530,955,916</u>	<u>13,622,464,919</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน				
- ส่วนที่หมุนเวียน	1,299,335,216	1,231,760,940	-	-
- ส่วนที่ไม่หมุนเวียน	13,231,620,700	12,390,703,979	-	-
	<u>14,530,955,916</u>	<u>13,622,464,919</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

มูลค่าปัจจุบันของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
ภายใน 1 ปี	1,775,188,356	1,646,864,776	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	6,490,597,359	6,054,315,289	-	-
เกินกว่า 5 ปี	6,265,170,201	5,921,284,854	-	-
	<u>14,530,955,916</u>	<u>13,622,464,919</u>	<u>-</u>	<u>-</u>

19 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวตามวิธีหนี้สินโดยใช้อัตราภาษีร้อยละ 20

สินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะใช้ประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน	2,310,902,837	1,874,276,614	470,578	966,947
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะจ่ายชำระเกินกว่า 12 เดือน	(5,560,591,826)	(5,164,694,705)	-	-
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	<u>(3,249,688,989)</u>	<u>(3,290,418,091)</u>	<u>470,578</u>	<u>966,947</u>

19 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี (ต่อ)

รายการเคลื่อนไหวของภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมีดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
วันที่ 1 มกราคม	(3,290,418,091)	(3,502,537,265)	966,947	1,404,795
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	34,071,994	203,504,305	(496,369)	(437,848)
เพิ่มในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	6,657,108	8,614,869	-	-
วันที่ 31 ธันวาคม	(3,249,688,989)	(3,290,418,091)	470,578	966,947

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีในระหว่างปีมีดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม			
	ขาดทุนทางภาษี	ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	สัญญาเช่าการเงิน	รวม
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559	134,813,768	32,671,054	1,379,321,079	1,546,805,901
เพิ่มในกำไรหรือขาดทุน	89,555,497	7,441,400	221,858,947	318,855,844
เพิ่มในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	8,614,869	-	8,614,869
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	224,369,265	48,727,323	1,601,180,026	1,874,276,614
วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2560	224,369,265	48,727,323	1,601,180,026	1,874,276,614
เพิ่มในกำไรหรือขาดทุน	64,237,156	10,959,955	354,772,004	429,969,115
เพิ่มในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	6,657,108	-	6,657,108
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560	288,606,421	66,344,386	1,955,952,030	2,310,902,837

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ยกไปจะรับรู้ได้ไม่เกินจำนวนที่เป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์ทางภาษีนั้น

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		
	มูลค่ายัติธรรมของสินทรัพย์จากการรวมธุรกิจ	สัญญาเช่าการเงิน	รวม
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559	(2,991,993,983)	(2,057,349,183)	(5,049,343,166)
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	8,039,516	(123,391,055)	(115,351,539)
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	(2,983,954,467)	(2,180,740,238)	(5,164,694,705)
วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2560	(2,983,954,467)	(2,180,740,238)	(5,164,694,705)
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	1,229,615	(397,126,736)	(395,897,121)
วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560	(2,982,724,852)	(2,577,866,974)	(5,560,591,826)

20 ภาษีเงินได้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน				
การปรับปรุงจากปีก่อน	-	12,007,877	-	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
- สิ้นทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(429,969,115)	(318,855,844)	496,369	437,848
- หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	395,897,121	115,351,539	-	-
รวมภาษีเงินได้	(34,071,994)	(191,496,428)	496,369	437,848

ภาษีเงินได้สำหรับกำไรก่อนหักภาษีของกลุ่มกิจการมียอดจำนวนเงินที่แตกต่างจากการคำนวณกำไรทางบัญชีคู่กับอัตราภาษีเงินได้ของกลุ่มกิจการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
กำไรก่อนภาษีเงินได้	2,650,691,526	3,206,104,177	733,072,118	740,007,932
ภาษีคำนวณจากอัตราภาษีร้อยละ 20	530,138,305	641,220,835	146,614,424	148,001,586
ผลกระทบ				
กำไรที่ได้รับยกเว้นภาษีเนื่องจากได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	(572,986,011)	(852,233,002)	(146,128,875)	(147,566,206)
ค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถหักภาษี	4,073,012	7,507,862	10,820	2,468
รายได้ที่ต้องเสียภาษี	7,514,979	-	-	-
ค่าใช้จ่ายที่มีสิทธิหักได้เพิ่มขึ้น	(2,812,279)	-	-	-
การปรับปรุงจากงวดก่อน	-	12,007,877	-	-
ภาษีเงินได้	(34,071,994)	(191,496,428)	496,369	437,848

อัตราภาษีเงินได้ตัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักคิดเป็นร้อยละติดลบ 1.29 (พ.ศ. 2559 : ร้อยละติดลบ 5.97)

ภาษีเงินได้ที่เพิ่ม (ลด) ที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นมีดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม					
	พ.ศ. 2560		พ.ศ. 2559			
	ก่อนภาษี	ภาษีเพิ่ม	หลังภาษี	ก่อนภาษี	ภาษีลด	หลังภาษี
การวัดมูลค่าใหม่ของภาวะผูกพัน						
ผลประโยชน์พนักงาน	(33,285,539)	6,657,108	(26,628,431)	(43,074,344)	8,614,869	(34,459,475)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(33,285,539)	6,657,108	(26,628,431)	(43,074,344)	8,614,869	(34,459,475)
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน		-			-	
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		6,657,108			8,614,869	
		6,657,108			8,614,869	

21 การระดมทุนผลประโยชน์พนักงาน

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
งบแสดงฐานะการเงิน				
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	346,675,403	254,950,594	-	-
กำไรหรือขาดทุน				
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	64,864,270	44,530,630	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
การวัดมูลค่าใหม่สำหรับผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	33,285,539	43,074,344	-	-

รายการเคลื่อนไหวของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานในระหว่างปี มีดังต่อไปนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
ราคาตามบัญชีต้นปี	254,950,594	168,945,620	-	-
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	56,986,494	39,597,214	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	7,877,776	4,933,416	-	-
การวัดมูลค่าใหม่				
ผลขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง				
ข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	15,923,770	30,126,184	-	-
ผล (กำไร) ขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง				
ข้อสมมติทางการเงิน	17,364,365	(5,638,465)	-	-
ผล (กำไร) ขาดทุนที่เกิดจากประสบการณ์	(2,596)	18,586,625	-	-
จ่ายผลประโยชน์	(6,425,000)	(1,600,000)	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	346,675,403	254,950,594	-	-

สมมติฐานทางสถิติที่สำคัญที่ใช้ มีดังนี้

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
อัตราคิดลด	ร้อยละต่อปี	2.81	3.09	-	-
อัตราการขึ้นเงินเดือน	ร้อยละต่อปี	5.59 - 10.00	5.59 - 10.00	-	-
อัตราการลาออก	ร้อยละต่อปี	0.00 - 10.00	0.00 - 10.00	-	-

21 การระบุพันธผลประโยชน์พนักงาน (ต่อ)

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของสมมติฐานหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยเป็นดังนี้

	ผลกระทบต่อภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้					
	การเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติฐาน		การเพิ่มขึ้นของข้อสมมติฐาน		การลดลงของข้อสมมติฐาน	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
อัตราคิดลด	ร้อยละ 1	ร้อยละ 1	ลดลง	ลดลง	เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น
			ร้อยละ 13.16	ร้อยละ 12.72	ร้อยละ 16.00	ร้อยละ 15.43
อัตราการขึ้นเงินเดือน	ร้อยละ 1	ร้อยละ 1	เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ลดลง
			ร้อยละ 15.01	ร้อยละ 14.50	ร้อยละ 12.64	ร้อยละ 12.23
อัตราการลาออก	ร้อยละ 1	ร้อยละ 1	ลดลง	ลดลง	เพิ่มขึ้น	เพิ่มขึ้น
			ร้อยละ 14.20	ร้อยละ 13.78	ร้อยละ 12.46	ร้อยละ 12.06

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวข้างต้นนี้อ้างอิงจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติฐาน ขณะที่ให้ข้อสมมติฐานอื่นคงที่ ในทางปฏิบัติสถานการณ์ดังกล่าวยากที่จะเกิดขึ้น และการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติฐานอาจมีความสัมพันธ์กัน ในการคำนวณการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของภาระผูกพันผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติหลักได้ใช้วิธีเดียวกับ (มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้คำนวณด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method)) ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน) ในการคำนวณหนี้สินบำนาญที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน

วิธีการและประเภทของข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำกรวิเคราะห์ความอ่อนไหวไม่ได้เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน

ระยะเวลาถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์คือ 15.49 ปี (พ.ศ. 2559 : 14.57 ปี)

22 กุณเรือนหุ้น

	มูลค่าที่ตราไว้	จำนวนหุ้น	กุณเรือนหุ้น	กุณเรือนหุ้น	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	รวม
		สามัญ	ที่ออกและชำระแล้ว	ที่ออกและชำระแล้ว		
		จดทะเบียน	หุ้น	บาท		
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274
การออกหุ้น	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274
การออกหุ้น	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274

หุ้นสามัญจดทะเบียนทั้งหมดมีจำนวน 4,850,000,000 หุ้น (พ.ศ. 2559 : 4,850,000,000 หุ้น) ซึ่งมีราคามูลค่าหุ้นละ 0.10 บาท (พ.ศ. 2559 : 0.10 บาท) หุ้นทั้งหมดได้ออกและชำระเต็มมูลค่าแล้ว

23 เงินปันผลจ่าย

ตามมติการประชุมคณะกรรมการของบริษัทเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 คณะกรรมการมีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานปี พ.ศ. 2560 ในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท (พ.ศ. 2559 : 0.15 บาท) สำหรับผู้ถือหุ้นสามัญที่มีสิทธิรับเงินปันผลเป็นจำนวน 4,849,854,100 หุ้น คิดเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 727.48 ล้านบาท (พ.ศ. 2559 : 722.38 ล้านบาท) เงินปันผลดังกล่าวได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2560

ตามมติการประชุมคณะกรรมการของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด, บริษัทย่อย, เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 คณะกรรมการอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับกำไรสะสมที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2560 ในอัตราหุ้นละ 30.50 บาท (พ.ศ.2559 : 30.80 บาท) สำหรับหุ้นสามัญจำนวน 43,555,553 หุ้น เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 1,328.44 ล้านบาท (พ.ศ.2559 : 1,341.51 ล้านบาท) เงินปันผลดังกล่าวได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

24 ทุนสำรองตามกฎหมาย

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
ณ วันที่ 1 มกราคม	48,500,000	26,510,386	48,500,000	26,510,386
จัดสรรระหว่างปี	-	21,989,614	-	21,989,614
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	48,500,000	48,500,000	48,500,000	48,500,000

ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทต้องสำรองตามกฎหมายอย่างน้อยร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิหลังจากหักส่วนของขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าสำรองนี้จะมีมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองนี้ไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้

25 รายได้จากการขายและการให้บริการ

รายได้จากการขายและการให้บริการประกอบด้วย

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
รายได้ค่าโดยสาร	26,622,872,171	24,993,481,284	-	-
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	6,993,722,079	4,828,815,716	-	-
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,615,185,222	1,963,343,895	-	-
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	469,781,529	403,129,319	-	-
รายได้ค่าระวางขนส่ง	230,000,000	211,798,417	-	-
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	25,000,000	25,000,000
รวมรายได้	35,931,561,001	32,400,568,631	25,000,000	25,000,000

26 ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

ค่าใช้จ่ายบางรายการที่รวมอยู่ในการคำนวณกำไรจากการดำเนินงาน สามารถนำมาแยกตามลักษณะได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

หมายเหตุฯ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	12, 13	1,450,988,887	1,182,376,187	4,300	4,300
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน		5,464,551,283	4,508,779,686	5,495,267	-
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง		10,582,509,529	8,257,545,785	-	-
ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	28.2	4,343,894,681	4,464,646,976	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน - กิจการอื่น		645,283,314	409,573,954	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		2,904,050,794	2,907,840,055	-	-
ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด		4,317,966,060	3,727,582,587	-	-

27 กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไรที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนหุ้นสามัญถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ชำระแล้วและคงเหลือในระหว่างปี

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
กำไรที่เป็นของผู้ถือหุ้น (บาท)	1,477,489,058	1,869,462,906	732,575,749	739,570,084
จำนวนหุ้นสามัญถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ชำระแล้วและคงเหลือ (หุ้น)	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.3046	0.3855	0.1510	0.1525

กลุ่มกิจการไม่มีหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลด ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 และ พ.ศ. 2559

28 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

กิจการและบุคคลที่ควบคุมบริษัท หรือถูกควบคุมโดยบริษัท หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกับบริษัททั้งทางตรงหรือทางอ้อม ไม่ว่าจะโดยทอดเดียวหรือหลายทอด กิจการและบุคคลดังกล่าวเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทรวมถึงบริษัทผู้ถือหุ้น บริษัทย่อยและบริษัทย่อยลำดับถัดไป บริษัทร่วมและบุคคลที่เป็นเจ้าของส่วนได้เสียในสิทธิหรือความเสี่ยงของบริษัททั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญเหนือกิจการ ผู้บริหารสำคัญ รวมทั้งกรรมการและพนักงานของบริษัท ตลอดจนจนสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดกับบุคคลเหล่านั้น กิจการและบุคคลทั้งหมดถือเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งอาจมีขึ้นได้ต้องคำนึงถึงรายละเอียดของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบความสัมพันธ์ตามกฎหมาย

ณ วันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2559 บริษัทได้มีการเปลี่ยนผู้ถือหุ้นรายใหญ่จากเดิมผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท คือ ครอบครัวแบเลเวิลด์ ซึ่งเป็นผู้บริหารของบริษัท เป็นครอบครัวศรีวัฒนประภา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายใหม่และผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ส่วนที่เหลือถือโดยสาธารณะ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้มีรายการค่านายหน้าจากการขายสินค้าปลอดอากร รายได้ค่าโดยสารและเงินค่าธรรมเนียมสนับสนุน สโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ ซิตี้ เป็นรายการที่เกี่ยวข้องกันกับ กลุ่มบริษัทคิง เพาเวอร์ ซึ่งมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายเดียวกับบริษัท ตั้งแต่วันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2559 เป็นต้นไป

ณ วันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2560 ครอบครัวศรีวัฒนประภา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่มคิงเพาเวอร์ ได้ขายหุ้นจำนวน 1,761,588,286 หุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม คุณดรศพลฐ์ แบเลเวิลด์ ซึ่งมีสถานะเป็นผู้บริหารของบริษัท การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีผลทำให้รายการระหว่างกลุ่มกิจการและกลุ่มบริษัทคิงเพาเวอร์ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน

เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงานเชิงรวมเรียก AirAsia Berhad ผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบริษัท บริษัทย่อยของ AirAsia Berhad และกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ว่าเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ

28.1 รายได้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
ดอกเบียร์รับ	4,880,615	13,236,477	-	-
ค่าบริการจัดการอื่น	38,302,523	40,179,762	-	-
รายได้ค่านายหน้าสำหรับรายการสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	55,609,886	35,652,753	-	-
ค่านายหน้าจากการขายสินค้าปลอดอากร	16,353,146	4,535,865	-	-
รายได้ค่าโดยสาร	13,008,949	542,641	-	-
รายได้ค่าโฆษณา	55,968,526	-	-	-
บริษัทย่อย				
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	25,000,000	25,000,000
เงินปันผลรับ	-	-	730,644,367	737,831,032

28 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ (ต่อ)

28.2 ซื้อสินค้า บริการ และค่าใช้จ่าย

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
ส่วนแบ่งขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	(628,711,602)	312,271,224	-	-
ปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชีและอื่นๆ	72,605,731	36,699,725	-	-
ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	4,343,894,681	4,464,646,976	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน	2,111,957,007	2,075,044,788	-	-
ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	24,813,993	94,646,211	-	-
ค่าบริการจัดการ	14,955,656	17,012,300	-	-
ค่าธรรมเนียมการจอดตัว	177,717,742	161,996,712	-	-
ค่าฝึกอบรมนักบิน	88,876,284	140,718,558	-	-
ค่าใช้เครื่องหมายความการค้า	548,113,485	329,957,862	-	-
ค่าใช้จ่ายสำหรับรายการสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	55,609,886	35,652,753	-	-
เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตี	39,858,330	31,788,130	-	-
เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนมูลนิธิคิงพาวเวอร์	5,000,000	-	-	-
เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรม้าโปโลแห่งประเทศไทย	2,500,000	-	-	-
งานบริการภาคพื้น	(32,749,632)	-	-	-
งานบริการด้านความปลอดภัย	11,239,307	-	-	-
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ	435,852	-	-	-

28.3 ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหารของกลุ่มกิจการ รวมถึงกรรมการ (ไม่ว่าจะทำหน้าที่ในระดับบริหารหรือไม่) ค่าตอบแทนที่จ่ายหรือค้างจ่ายสำหรับผู้บริหารมีดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
เงินเดือนและผลประโยชน์พนักงานระยะสั้นอื่น	142,343,195	123,976,996	11,617,500	11,017,500
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	6,373,889	5,122,690	-	-
	<u>148,717,084</u>	<u>129,099,686</u>	<u>11,617,500</u>	<u>11,017,500</u>

28 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

ยอดคงค้างของรายการลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน สิทธิประโยชน์หมุนเวียนอื่น และเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน สรุปได้ดังนี้

28.4 ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	944,932,122	804,788,351	119,558	-
บริษัทย่อย	-	-	-	6,687,500
	944,932,122	804,788,351	119,558	6,687,500

ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันได้ถูกเรียกเก็บดอกเบี้ยสำหรับจำนวนที่ผิดนัดชำระที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.00 ต่อปี (พ.ศ. 2559 : ร้อยละ 6.00 ต่อปี)

28.5 เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน

AirAsia Berhad ซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันได้ทำสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินกับกลุ่มกิจการ โดยภายใต้สัญญานี้กลุ่มกิจการจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาเครื่องบินแก่ AirAsia Berhad ตามจำนวนเครื่องบิน จำนวนเครื่องยนต์ และจำนวนชั่วโมงบิน เพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ซึ่ง AirAsia Berhad จะจัดให้มีขึ้นเมื่อเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ถึงจำนวนชั่วโมงบินที่ต้องทำการซ่อมบำรุงในอนาคต กลุ่มกิจการจะทำการจัดประเภทเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินไปยังต้นทุนของเครื่องบินเมื่อมีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่เกิดขึ้น

การเปลี่ยนแปลงของเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม สามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
ราคาตามบัญชีต้นปี	2,665,543,653	1,066,380,311	-	-
เพิ่มขึ้น	986,720,548	1,599,163,342	-	-
โอนไปเป็นส่วนหนึ่งของเครื่องบิน	-	-	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	3,652,264,201	2,665,543,653	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 กลุ่มกิจการมีภาระผูกพันจากสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นจำนวน 2,331,194 ดอลลาร์สหรัฐฯ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 : 4,742,878 ดอลลาร์สหรัฐฯ)

28.6 สิทธิประโยชน์หมุนเวียนอื่น

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2559
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	657,120,066	741,346,452	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	16,257,300	17,829,400	-	-
	673,377,366	759,175,852	-	-

28 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

28.7 เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	170,092,214	430,781,485	-	-

29 ภาวะผูกพัน

ภาวะผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม กลุ่มกิจการมียอดรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าสำนักงานและอื่นๆ ที่ไม่สามารถยกเลิกได้ดังนี้

(หน่วย : บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559	ว.ศ. 2560	ว.ศ. 2559
ภายใน 1 ปี	143,864,226	28,610,722	-	-
เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	6,483,665	26,792,147	-	-
รวม	150,347,891	55,402,869	-	-

ภาวะผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม กลุ่มกิจการมีภาวะผูกพันจากการค้าประกันที่ออกโดยธนาคารที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ของนักบินฝึกหัดในหลักสูตรวิชาซีพนักบิน เป็นจำนวน 86.12 ล้านบาท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 : 215.66 ล้านบาท) โดยมีภาวะผูกพันเป็นเวลา 18 เดือน นับตั้งแต่วันที่เริ่มต้นของสัญญาเงินกู้ ซึ่งกลุ่มกิจการสามารถเรียกคืนหนี้สินดังกล่าวจากผู้ค้าประกันนักบินฝึกหัดที่ได้ค้าประกันไว้กับกลุ่มกิจการ

(หน่วย : ดอลลาร์สหรัฐฯ)

	งบการเงินรวม			
	ว.ศ. 2560		ว.ศ. 2559	
	ค่าเช่า	สัญญาประกันภัย	ค่าเช่า	สัญญาประกันภัย
ภายใน 1 ปี	146,254,409	1,731,785	141,613,445	1,668,900
เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	450,960,870	-	500,694,439	-
เกินกว่า 5 ปี	154,582,432	-	189,148,559	-
รวม	751,797,711	1,731,785	831,456,443	1,668,900

30 การค้าประกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560 กลุ่มกิจการมีภาวะผูกพันจากการค้าประกันที่ออกโดยธนาคารที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ของนักบินฝึกหัดในหลักสูตรวิชาซีพนักบิน เป็นจำนวน 86.12 ล้านบาท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 : 215.66 ล้านบาท) โดยมีภาวะผูกพันเป็นเวลา 18 เดือน นับตั้งแต่วันที่เริ่มต้นของสัญญาเงินกู้ ซึ่งกลุ่มกิจการสามารถเรียกคืนหนี้สินดังกล่าวจากผู้ค้าประกันนักบินฝึกหัดที่ได้ค้าประกันไว้กับกลุ่มกิจการ

31 หนังสือค้ำประกัน

กลุ่มกิจการมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายภาคพื้นดิน ค่าสนับสนุนทางด้านเทคนิค และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการบินอื่น ๆ รวมถึงค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน ซึ่งเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม									
	พ.ศ. 2560					พ.ศ. 2559				
	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน
	ดอลลาร์	มาเลเซีย	ดอลลาร์	อินเดีย	ดอลลาร์	มาเลเซีย	ดอลลาร์	อินเดีย	ดอลลาร์	อินเดีย
ล้านบาท	สหรัฐฯ	ริงกิต	สิงคโปร์	รูปี	ล้านบาท	สหรัฐฯ	ริงกิต	สิงคโปร์	รูปี	
หนังสือค้ำประกันสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน	7.90	0.60	1.00	1.81	83.36	7.90	0.09	1.00	1.81	57.42
หนังสือค้ำประกันสำหรับกองทุนซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	-	42.23	-	-	-	-	38.78	-	-	-
รวม	7.90	42.83	1.00	1.81	83.36	7.90	38.87	1.00	1.81	57.42

กลุ่มกิจการใช้เงินฝากออมทรัพย์และเงินฝากกระแสรายวันเป็นหลักประกันสำหรับหนังสือค้ำประกันดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม									
	พ.ศ. 2560					พ.ศ. 2559				
	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน	ล้าน
	ดอลลาร์	มาเลเซีย	ดอลลาร์	อินเดีย	ดอลลาร์	มาเลเซีย	ดอลลาร์	อินเดีย	ดอลลาร์	อินเดีย
ล้านบาท	สหรัฐฯ	ริงกิต	สิงคโปร์	รูปี	ล้านบาท	สหรัฐฯ	ริงกิต	สิงคโปร์	รูปี	
เงินฝากออมทรัพย์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เงินฝากกระแสรายวัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.30
รวม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.30

32 สิทธิประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2556 บริษัทย่อยได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 1 บัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 24 ลำ สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญ คือ การได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบิน และอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ (โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2556) เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน เงื่อนไขกำหนดให้ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วของบริษัทไม่น้อยกว่า 435.50 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2560 บริษัทย่อยได้รับมอบเครื่องบินครบทั้งหมดจำนวน 24 ลำ ซึ่งอยู่ภายใต้สิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 : จำนวน 23 ลำ)

นอกจากนี้ ระหว่างปีสิ้นสุด พ.ศ. 2560 บริษัทย่อยได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอีกจำนวน 3 บัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 2 ลำต่อบัตร ซึ่งบริษัทได้รับมอบเครื่องบินแล้วจำนวน 5 ลำสำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญ คือ การได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ (โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2560 วันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 และวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2561 ตามลำดับ) เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน เงื่อนไขกำหนดให้ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วของบริษัทย่อยไม่น้อยกว่า 435.50 ล้านบาท

33 เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้รับมอบเครื่องบิน Airbus A320-251N จำนวน 2 ลำ เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2561 และ วันที่ 6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 ตามลำดับ การขยายฝูงบินของบริษัทย่อยนี้เพื่อรองรับการเปิดเส้นทางบินใหม่และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่มีอยู่ของ บริษัทย่อยเครื่องบินดังกล่าวได้จัดหามาภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานซึ่งมีระยะเวลา 12 ปี

บัตรเครดิต แอร์เอเชียธนาคารกรุงเทพ บัตรสำหรับคนชอบบิน



บัตรเดียว ฟรีเป็นขบวน!*



- ฟรี ที่นั่ง Hot Seat
- ฟรี บริการพาสสัมภาระใต้ท้องเครื่อง
- ฟรี เครื่องดื่มบนเครื่อง
- บริการคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษ
- บริการขึ้นเครื่องก่อนใคร
- บริการรับกระเป๋าก่อนใคร
- บริการแลกสิทธิ์บินฟรี ด้วยคะแนนสะสม BIG Points ก่อนใคร



airasia.com
ใคร ใคร... ก็บินได้



สมัครบัตรเครดิต/สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ธนาคารกรุงเทพทุกสาขา โทร. 0 2638 4000

*เงื่อนไขเป็นไปตามที่ธนาคารฯ และบริษัทกำหนด โปรดตรวจสอบรายละเอียดเพิ่มเติมที่ www.bangkokbank.com/creditcard

AirAsia

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200
ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์ : 02-562-5700 โทรสาร : 02-562-5705

Asia Aviation Public Company Limited

222 Don Mueang International Airport, Central Office Building , 3rd Floor, Room 3200
Vibhavadee Rangsit Road, Sanambin, Don Mueang, Bangkok 10210
Tel : 02-562-5700 Fax : 02-562-5705

www.aavplc.com